



SKRZYDLATA POLSKA

NR 43 (955) • 26. X. 1969 • ROX XXV XXXIX • CENA 2 ZŁ



PÓŁ WIEKU POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO

W październiku br. mija 50 lat od założenia w Poznaniu, w dniu 30.X.1919 roku, Aeroklubu Polskiego. Data ta zapoczątkowała istnienie polskiego lotnictwa sportowego. Na tematy 50-lecia sportu lotniczego w Polsce — piszemy na stronach 4-5. U góry — wizerunek medalu pamiątkowego wybitego przez Aeroklub PRL z okazji 50-lecia. Na zdjęciu: Młody szybownik w szybowcu „Czapla” na obozie Lotniczego Przystosowania Wojskowego. Zdjęcie: Bronisław Duda



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym
Fédération Aéronautique Interna-
tionale - FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, ta-
grania); HENRYK KUCHARSKI
(komunikacja, łączność z czytelni-
kami); TADEUSZ MALINOWSKI (li-
teratura, historia); JERZY POMIA-
NOWSKI (sport, aerokluby); JA-
NUSZ M. WOJCIECHOWSKI (tech-
nika, astronautyka). Opracowanie
graficzne - STANISŁAW KOPF. Re-
daktor techniczny - IRENA BA-
KOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie - 26 zł
Półrocznie - 52 zł
Rocznie - 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują
urzędy pocztowe, listonosze oraz
Oddziały i Delegatury „Ruch”.
Można również dokonywać wpłat
na konto PKO Nr 1-6-100020 -
Centrala Kolportażu Prasy i Wy-
dawnictw „Ruch”, Warszawa, ul.
Towarowa 28. Prenumeraty przy-
jmowane są do dnia 10 każdego
miesiąca poprzedzającego okres
prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest
o 40% droższa, przyjmuje Biuro
Kolportażu Wydawnictw Zagranicz-
nych „Ruch”, Warszawa, ul. To-
warowa 28, tel. 20-46-88, konto
PKO Nr 1-6-100024.

Exemplarze zdezaktualizowane
można nabyć w Punkcie Wysoko-
wym Prasy Archiwalnej „Ruch” -
Warszawa, ul. Nowowiejska 15/17,
na miejscu lub za zaliczeniem
pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymia-
rach do 50 cm² - 10,50 zł za każdy
1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział
Handlowy Wydawnictw Komunikacji
i Łączności, Warszawa, ul. Ka-
zimierzowska 52. Za treść ogłoszeń
redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamo-
wionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa
Polskiego” - Warszawa, ul. Mie-
dziana 11 Zam. 8258 P-11

WYDAWCA



WYDAWNICTWA
KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,
Warszawa, ul. Kazimierzowa-
ska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

30 października br. mija pięć-
dziesiąta rocznica utworzenia
Aeroklubu Polskiego w Pozna-
niu. Dzisiaj, po pięćdziesięciu latach,
mimo poszukiwań, nie odnaleźliśmy
żadnego z żyjących w Polsce człon-
ków-założycieli pierwszego zarządu
Aeroklubu Polskiego w 1919 roku.

Zwróciliśmy się do prezesa Po-
znańskiego Klubu Seniorów Lotnic-
stwa, Jana Czarneckiego, który pa-
mięta okres tworzenia się ówczesne-
go aeroklubu. Jan Czarnecki, ze
względu na młody wiek, nie uczest-
niczył w pierwszych zebraniach Ae-
rokklubu Polskiego, ale pamięta roz-
mowy prowadzone na ten temat,
przypomina sobie ludzi, którzy twó-
rzyli zespół organizatorów tworzą-
cego się wtedy lotnictwa sportowego.
Jan Czarnecki należy do współorga-
nizatorów zbierania pamiętek i do-
kumentów historycznych, dotyczą-
cych powstania Aeroklubu Polskie-
go i lotnictwa sportowego na terenie
Poznania.

— Gdy powstał Aeroklub Polski —
zwracam się do Jana Czarneckiego —
miał Pan, jeśli się nie mylę, siedemna-
ście lat. Był Pan zbyt młody, aby w pełni
orientować się w tych wszystkich spraw-
ach, jakimi zajmowali się organizatorzy
Aeroklubu Polskiego, ale zainteresowanie
i energia, jaką wówczas Pan przejawiał,
umożliwiły zapoznanie się z wieloma za-
mierzaniemi organizatorów lotnictwa
sportowego, które nie docierały do prze-
ciętnego czytelnika prasy polskiej. Czy
mogłby Pan opowiedzieć o sprawach
sprzed pół wieku, o powstawaniu Ae-
rokklubu Polskiego w Poznaniu?

— W sierpniu 1919 roku zaczęło w
Poznaniu wychodzić interesujące
czasopismo lotnicze pod nazwą „Pol-
ska Flota Napowietrzna”. Właśnie to
unikalne dzisiaj czasopismo przynosi-
ło dość istotne informacje o wstęp-
nych pracach zmierzających do zor-
ganizowania polskiego lotnictwa
sportowego. I tak na przykład w
dwóch numerach z września 1919
roku ukazały się ogłoszenia zapo-
wiadające utworzenie pierwszego ae-
rokklubu polskiego. Jednocześnie pi-
smo to apelowało o zapisywanie się
do grona jego członków-założycieli.
Był to apel do wszystkich, którym
— jak brzmiał tekst ogłoszenia —
drogie jest lotnictwo i aeronautyka.
Rozpoczęcie działalności aeroklubu
miało nastąpić w dniu zorganizowa-
nych przez redakcję tak zwanych
wzlotów konkursowych, czyli krótko
mówiąc pierwszych zawodów samo-
lotowych w naszym kraju.

— Czy obserwował Pan wspomniane
przed chwilą zawody samolotowe?

— Jako entuzjasta lotnictwa ob-
serwowałem te zawody. Była to
pierwsza impreza lotnictwa polskie-
go, mająca pewne cechy rozgrywki
sportowej. Konkurs ten doszedł do
skutku dzięki inicjatywie generała
Macewicz i redakcji „Polskiej Floty
Napowietrznej”. W zawodach uc-
czestniczyło 10 pilotów. Nagrody o-
trzymali: ppłk. Grochowski, Ha-
ber-Wyński, plut. Bartkowiak i
ppor. Mierzejewski. Wspomniane za-
wody odbyły się 28 września 1919
roku.

— Czym uzasadniono wówczas potrzebę
utworzenia Aeroklubu Polskiego?

— Zagadnienie to przedstawił
ppłk. Feliks Bołsunowski w artyku-
le pod tytułem „Aerokluby i lotnic-
two wojskowe”, który opublikowany
został w numerze 4 z 15 września
1919 roku, w „Polskiej Flocie Napo-
wietrznej”. Feliks Bołsunowski uza-
sadniał potrzebę utworzenia Ae-
rokklubu Polskiego oraz aeroklubów
regionalnych przede wszystkim ze
względu na potrzebę zasilenia pilo-
tami lotnictwa wojskowego.

— Czym należy jeszcze tłumaczyć opo-
znienie w utworzeniu Aeroklubu Polskiego
w Poznaniu?



Prezes poznańskiego
Klubu Seniorów Lot-
nictwa Jan Czarnecki

— Nie jestem w stanie odpowiedzieć na
to pytanie w sposób jednoznaczny. Wy-
daje mi się jednak, że przyczyną pew-
nych opóźnień były sprawy organizacyj-
no-techniczne, w tym również statutowe.
Słyszałem na ten temat różne wypowie-
dzi od starszych kolegów. Trudno mi je
odtworzyć. To przecież już pięćdziesiąt
lat. W każdym razie dnia 30 października
1919 roku w gmachu Towarzystwa Przy-
jaciół Nauk w Poznaniu zebrało się bar-
dzo liczne grono miłośników lotnictwa.
Zebraniu przewodniczył dyrektor En-
glicz. Po ustaleniu porządku obrad wy-
stuchano z dużym zainteresowaniem re-
feratów podpułkownika lotnictwa: Je-
rzego Syrokomli-Syrokomskiego i Feliksa
Bołsunowskiego o rozwoju aeroklubów
za granicą i znaczeniu ich dla Polski, a
także obszernej relacji inżyniera Do-
brzyckiego, byłego inspektora stacji lot-
niczych w Niemczech o stanie stacji lot-



PÓŁ WIEKU TEMU

niczych na terenach Polski. Z kolei prze-
dyskutowano projekty statutów Aeroklu-
bu Polskiego, przedstawionych przez ko-
misję organizacyjną.

— Jeśli już mowa o statutach Aeroklu-
bu Polskiego, to proszę o zapoznanie na-
szych czytelników z celami tego stowa-
rzenia lotniczego?

— Proszę bardzo. Mam przed sobą od-
bitkę fotograficzną z „Polskiej Floty Na-
powietrznej” z 15 listopada 1919 roku. Na
stronie 204 tego dwutygodnika czytamy:
§ 3. Aeroklub Polski ma na celu: 1. Wzbu-
dzenie zamiłowania do lotnictwa w
Polsce, tworzenie i popieranie technicz-
nej wiedzy w dziedzinie lotnictwa napo-
wietrznej; 2. popieranie wszelkich dą-
żeń do stworzenia wielkiej floty han-
dlowej napowietrznej w Polsce. § 6. Dla
ureczywistnienia powyższego celu Ae-
roklub Polski ma prawo: a. zbierać po-
trzebne fundusze, b. posiadać własny lo-
kal i wszelkie urządzenia potrzebne do
pogłębiania i szerzenia wiedzy lotniczej,
jak: szkołę lotniczą, bibliotekę, labora-
torium aerodynamiczne, muzeum lotnic-
ze, pracownię modeli, obserwatorium
meteorologiczne, c. organizować konkur-
sy, pokazy i wystawy aparatów lotni-
czych i tym podobnych, d. wydawać wła-
sny organ jak i prace w zakresie lotnic-
stwa wchodzące, e. urządzić odczyty, wy-
kłady i kursy dla popularyzowania wie-
dzy techniczno-lotniczej.

Po uchwaleniu statutów dokonano wy-
boru władz Aeroklubu Polskiego. Preze-
sem został ówczesny prezydent miasta
Poznania, Jarosław Drwęski. W skład
zarządu weszli: Englich, Dobrzycki, Ot-
mianowski, Chełmicki, Ulatowski, Korty-
lewicz, Bołsunowski, Grochowski, Ha-
ber-Wyński, Stanisł i Lebiński. Organem
prasowym Aeroklubu Polskiego został

dwutygodnik „Polska Flota Napowietrz-
na”.

— W styczniu 1920 roku odbyło się Wal-
ne Zebranie Aeroklubu Polskiego. Może
Pan krótko przedstawi przebieg tego po-
siedzenia, oczywiście w oparciu o posia-
dane dokumenty?

— Zebranie to miało na celu: zło-
żenie sprawozdania z dotychczasowej
działalności zarządu, zatwierdzenie
zmian statutowych oraz wy-
bór nowych członków zarządu. W
sprawozdaniu podkreślono, iż do-
tychczasowym zadaniem zarządu by-
ło zorientowanie się, na jakich pod-
stawach i w jakim kierunku będzie
musiała się rozwijać działalność Ae-
rokklubu Polskiego. W miejsce
zmarłego członka zarządu Grocho-
walskiego i ustępującego Englicha,
wybrano dwóch nowych członków
zarządu: Winnickiego i Wollszlegie-
ra. Omawiano także sprawę lokalu
dla aeroklubu.

— W styczniu 1920 roku Aeroklub Pol-
ski został przyjęty w poczet członków
Międzynarodowej Federacji Lotniczej
(FAI). Czy może Pan wymienić doku-
ment potwierdzający tę informację?

— W numerze „Polskiej Floty Na-
powietrznej” z lutego 1920 roku opu-
blikowany został komunikat, który
donosił, że sekretarz generalny FAI
zawiadomił zarząd o przyjęciu Ae-
rokklubu Polskiego w poczet człon-
ków Międzynarodowej Federacji
Lotniczej z siedzibą w Paryżu.

— Poproszę o kilka informacji na te-
mat działalności, zresztą krótkiej, Ae-
rokklubu Polskiego?

— Aeroklub Polski i władze lot-
nicze w Poznaniu rozwinęły działal-
ność, której głównym celem było —
zgodnie ze statutami — wzbudzenie
zainteresowania i zamiłowania do
lotnictwa w Polsce. Między innymi
zorganizowały one pocztę lotniczą,
jak również komunikację lotniczą z
Warszawą.

— Czy długo trwała działalność Ae-
rokklubu Polskiego?

— Działalność ta zamarła w
związku z nasileniem działań wojen-
nych w 1920 roku i likwidacja do-
wództwa lotnictwa wielkopolskiego.
Decyzja ta pozbawiła aeroklub spe-
cjalistów i zaplecza materialnego.

— Rozpoczął Pan działalność lotniczą w
1919 roku. Terenem Pana działalności
było tak zwane Polskie Kółko Lotniczo-
Modelowe. Proszę o kilka szczegółów na
ten temat?

— Wspomniane przez redaktora
kółko powstało z inicjatywy Bolesła-
wa Grajety i Hilarego Majkowskie-
go, ale pod protektorem Aeroklubu
Polskiego. Z kółkiem tym wiąza się
moje piękne wspomnienia — zapo-
czątkowało ono moją pięćdziesięcio-
letnią pracę w lotnictwie.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Widok na salę, w której odbyło się posiedzenie Aeroklubu Polskiego w Poz-
naniu, w dniu 30 października 1919 roku.



Z OBCHODÓW DNIA WOJSKA POLSKIEGO

C cały kraj obchodził Dzień Wojska Polskiego. Uroczyste akademie i spotkania żołnierskie stanowiły nie tylko wyraz uznania społeczeństwa dla swego wojska, ale były również dowodem żywej więzi naszych żołnierzy ze społeczeństwem.

NOMINACJE

● W przeddzień święta naszych ludowych sił zbrojnych, 11 października, w warszawskim Belwedrze Przewodniczący Rady Państwa, Marszałek Polski Marian Spychalski wręczył nominacje nowo mianowanym przez Radę Państwa generałom WP. Akt nominacji na stopień generała brygady otrzymał m.in. pułkownik pilot dr Józef Kowalski, komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie.

UROCZyste ŚLUBOWANIE

● W 26 rocznicę historycznej bitwy pod Lenino, 12 października w południe, na placu Zwycięstwa u stóp Grobu Nieznanego Żołnierza, tegorocznymi absolwentami wyższych i zawodowych szkół oficerskich Wojska Polskiego — najmłodsi podporucznicy złożyli uroczyste ślubowania.

W akcie ślubowania, a potem w defiladzie, wzięli m.in. udział absolwenci Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kallinowskiego, Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego, Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema, Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego i Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. kpt. S. Bartosika.

ORDER DLA WOŚL

● W uznaniu zasług pontonowych dla umocnienia potęg powietrznych sił zbrojnych Polski Ludowej, Rada Państwa nadała Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego Order „Sztandaru Pracy” II klasy.

POMNIK LOTNIKA W WARCE

● Z inicjatywy Miejskiego Komitetu Frontu Jedności Narodu w Warce, 11 października odsłonięty został w tym mieście Pomnik Lotnika, dla upamiętnienia 25 rocznicy pierwszego wylotu bojowego i Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Aktu odsłonięcia dokonał dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Roman Paszkowski.

NAGRODY MON

● Na wniosek Komisji Nagród MON, Minister Obrony Narodowej gen. broni Wojciech Jaruzeński przyznał doroczne nagrody i wyróżnienia dla naukowców i twórców, zajmujących się problematyką wojska i obronnością kraju. W dziedzinie sztuki operacyjnej — wyróżnienie otrzymał m.in. zespół w osobach: pilk prof. Remigiusz Wojtowicz, pilk dr Eugeniusz Grysiwicz, pilk dypl. nawig. Stefan Pawłowski, pilk dypl. nawig. Ryszard Siedlecki, pilk dypl. pil. Wojciech Łepkowski, pilk dypl. nawig. Władysław Bartocha, pilk dypl. Władysław Bedelek, pilk mgr inż. Władysław Poznański, pilk mgr Józef Sławiński, pilk dypl. Czesław Wronski, pilk

SIEDMIU RADZIECKICH KOSMONAUTÓW NA ORBICIE ZIEMI



Członkowie załóg radzieckich statków kosmicznych „Sojuz-6”, „Sojuz-7” i „Sojuz-8” (od lewej): Wiktor Gorbalko, Aleksiej Jelisiejew, Anatolij Filipczenko, Władisław Wołkow, Władimir Szatalow, Gleorgij Szonin i Walerij Kubasow.

▲ 11 października br., o godz. 14.10 czasu moskiewskiego, z terytorium ZSRR wystartowała rakietą nośna ze statkiem kosmicznym „Sojuz-6”. O godz. 14.19 statek z ogromną precyzją wprowadzony został na zaplanowaną orbitę wokół Ziemi. Załogę statku „SOJUZ-6” stanowili: pilot — pilk GIEORGIJ SZONIN i inżynier pokładowy, kandydat nauk technicznych WALERIJ KUBASOW.

Zadaniem załogi statku było

zrealizowanie szerokiego programu naukowo-technicznych badań i eksperymentów, w tym m.in.: kompleksową kontrolę i sprawdzenie systemów pokładowych i udoskonalonej konstrukcji rakietowo-kosmicznego zespołu „Sojuz”; dalsze opracowanie systemu ręcznego sterowania, orientowania w przestrzeni i stabilizacji statku przy skomplikowanych warunkach lotu oraz wypróbowanie specjalnych urządzeń nawigacyjnych; prze-

prowadzenie różnorodnych obserwacji naukowych i fotografowanie geologicznych i geograficznych obiektów na Ziemi, a także badanie jej atmosfery dla opracowania metodyki wykorzystania uzyskanych danych w gospodarce narodowej; badanie fizycznych cech przestrzeni kosmicznej wokół Ziemi; prowadzenie badań medycznych i biologicznych dla poznania wpływu czynników lotu kosmicznego na organizm ludzki;

prorowadzenie badań przy użyciu unikalnej aparatury technologicznej różnych sposobów spawania metali w warunkach próżni i stanu nieważkości.

▲ 12 października br., o godz. 13.45 czasu moskiewskiego, umieszczono na orbicie okołoziemskiej kolejny statek kosmiczny „SOJUZ-7”, tym razem z 3-osobową załogą — w osobach: dowódca pilk ANATOLIJ FILIPCZENKO, inżynier pokładowy WŁADISŁAW WÓLKOW i inżynier — badacz pilk WIKTOR GORBALKO.

Do zadań załogi statku należało przeprowadzenie szeregu eksperymentów i badań naukowo-technicznych w przestrzeni kosmicznej wokół Ziemi, a zwłaszcza: manewrowanie na orbicie, całokształt wspólnych obserwacji nawigacyjnych statków kosmicznych „Sojuz-6” i „Sojuz-7” w locie zespołowym, obserwowanie ciał niebieskich i horyzontu Ziemi, określenie rzeczywistej jasności gwiazd, pomiary intensywności oświetlenia słonecznego i inne eksperymenty naukowe.

▲ 13 października br., o godz. 13.28 czasu moskiewskiego — zgodnie z ogólnym programem pilotowanych lotów kosmicznych — na orbitę wokółziemską wprowadzony został trzeci radziecki statek kosmiczny „SOJUZ-8”, z załogą: dowódca statku, Bohater Związku Radzieckiego, lotnik kosmonauta ZSRR pilk WŁADIMIR SZATALOW i inżynier pokładowy, Bohater Związku Radzieckiego, lotnik kosmonauta ZSRR, kandydat nauk technicznych ALEKSIEJ JELISIEJEW. Brali oni już udział w styczniu br. w lotach statków „Sojuz-4” i „Sojuz-5”.

Zadania załogi statku zaszły się na wykonaniu szeregu ważnych eksperymentów naukowo-technicznych, jak np. przeprowadzenie kompleksowych jednoczesnych badań naukowych w przestrzeni wokółziemskiej według szerokiego programu; opracowanie skomplikowanego systemu sterowania grupowym lotem trzech statków kosmicznych; dokonanie wzajemnego manewrowania statków na orbitach — w celu rozstrzygnięcia szeregu problemów związanych z opracowaniem pilotowanego systemu kosmicznego.

Dowodzą wszystkich trzech statków kosmicznych był, od chwili gdy „Sojuz-8” znalazł się na orbicie okołoziemskiej, pilk WŁADIMIR SZATALOW. Grupowy lot trzech radzieckich pilotowanych statków kosmicznych stanowił znaczny krok naprzód w dalszym rozwoju światowej techniki astronautycznej, z włączeniem w nową dziedzinę gospodarki i technologii, jaką staje się przemysł kosmiczny.

7 GRUDNIA 1969 R. IX KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

Pod przewodnictwem pełniącego obowiązki prezesa APRL mgr JANA ANTONISZCZAKA obradowało 15 października br. w Warszawie plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

Plenum podjęło uchwałę o zwolnieniu w Warszawie na dzień 7 GRUDNIA 1969 R IX KRAJOWEGO ZJAZDU SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZEGO AEROKLUBU PRL. Na posiedzeniu zatwierdzono harmonogram przygotowań do Zjazdu oraz przedyskutowano referat sprawozdawczy ZG APRL; omówiono również inne sprawy związane z Krajowym Zjazdem.

W toku obrad członkowie ZG wysłuchali informacji o ustaleniach nowego planu wie-

loletniego działalności Aeroklubu PRL na lata 1970—75 i 1975—85.

Obecni na posiedzeniu prezes i wiceprezes zarządzający Aeroklubu Poznańskiego zreferowali stan przygotowań do centralnych obchodów 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce. Postanowiono, iż — ze względu na zbliżający się Krajowy Zjazd APRL — odbędzie się one w Poznaniu w lutym 1970 r.

Poza tym na plenum omówiono sprawę udziału polskiej ekipy w szybowcowych mistrzostwach świata w USA w 1970 r. oraz podjęto uchwałę o przyznaniu Medali 50-lecia.

Następne plenarne posiedzenie ZG APRL odbędzie się w listopadzie br. (y)

mgr inż. Włodzimierz Kobryń, pilk inż. Jan Lisowski — za pracę „Podstawy taktyki lotnictwa”.

W dziedzinie nauki i techniki — nagrodę III stopnia otrzymał zespół w osobach: mgr inż. Stanisław Trębacz, mgr inż. Witold Porębski, Stanisław Biekał, inż. Bartłomiej Koper, inż. Mieczysław Konaszczuk, mgr inż. Anna Czap, pilk mgr inż. Włodzimierz Cieplak — za opracowanie dwóch wersji zmodyfikowanych śmigłowców.

Nagrodę III stopnia: otrzymał zespół w osobach: mgr inż. Bronisław Skwara, inż. Ryszard Pawlak, inż. Adolf Goloś, mgr inż. Włodzimierz Chłimanowicz, mgr inż. Andrzej Rejman, mgr inż. Stanisław Stasiwicz, inż. Ryszard Wikliński — za opracowanie dwóch wersji zmodyfikowanych śmigłowców.

Wyróżnienie — otrzymał zespół w osobach: pilk mgr inż. Henryk Stanienda, mgr inż. Czesław Sokółowski, mgr inż.

Lucjan Plusa, inż. Marian Dworowski — za opracowanie kompleksu zabudowy działu obsługi technicznej samolotów.

W dziedzinie literatury pamiątkarskiej — wyróżnienie otrzymał pilk pil. Andrzej Dobrzeński — za książkę „Pamiętnik pilota”.

W dziedzinie filmu — wyróżnienie otrzymał zespół w osobach: Edmund Szaniawski (reżyser) i Andrzej Galiński (operator) — za film szkoleniowy „Współdziałanie lotnictwa myśliwskiego z artylerią OP”.

W dziedzinie publicystyki radiowej — wyróżnienie otrzymał Tadeusz Osma — za realizację audycji radiowej pt. „Młode skrzydła” w rozgłośni wrocławskiej.

W AEROKLUBIE PRL

● Rozkazem Ministra Obrony Narodowej, nominacje wojskowe i odznaczenia otrzymało kilkudziesięciu pracowni-

ków Aeroklubu PRL i działaczy lotnictwa sportowego. Złote medale „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny” otrzymali: mgr Lesław Andrzejewski, mgr Zygmunta Przybylski, mgr Marian Urbanski i mgr Henryk Zubeł. Srebrny medal „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny” otrzymał mgr Alojzy Górny. Sześciu pracownikom APRL, oficerom lotnictwa, wręczono akty nominacyjne na wyższe stopnie, natomiast pięciu działaczom Aeroklubu PRL (Bolesław Łabno, Henryk Maciąg, Andrzej Tajchman, Józef Kaszel i Edmund Klonowski) odznaczonych zostało srebrnymi medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju”. Brązowe medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju” otrzymało 20 osób.

Sekretarz generalny Aeroklubu PRL pilk pil. Stanisław Skalski wręczył również 75 osobom odznaki „Zasłużonego działacza lotnictwa sportowego”.

(z)

WYSTAWA WKIL

W sali Klubu MPIK w Warszawie czynna była w dniach 10—20 października br. ciekawa wystawa obrazująca dorobek Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Wystawę książek WKIL otwarto z okazji XX-lecia naszych wydawnictw. Z ogromnego dorobku edytorskiego, wyrażającego się w wydaniem 2 399 tytułów książek i podręczników, zaprezentowano 455 książek i 20 czasopism. Wystawa cieszyła się zainteresowaniem nie tylko młodzieży, ale przede wszystkim osób zajmujących się sprawami komunikacji i łączności. Scenariusz i oprawę plastyczną wystawy przygotowali Kazimierz Szmidel i Andrzej Pitera.

Zdjęcie: J. Stepkowski



KAŻDY kto przystępuje do latania sportowego, każdy kto przekracza bramę aeroklubu, aby przystąpić do pracy nad rozwojem naszego lotnictwa sportowego, każdy wreszcie kto rozpoczyna budowę modeli latających — winien sobie uświadomić znaczenie ogromnych zasług, jakie ponieśli wszyscy ci, którzy zainicjowali tworzenie klubów lotniczych, a następnie rozwijali działalność sportową.

Droga do uprawiania sportu lotniczego stoi dzisiaj dla wszystkich otworem. Wkraczający na nią młody człowiek — co prawda nie zaliczony zostanie już do pionierów tego sportu, ale i nie napotyka na piętrzące się trudności organizacyjno-techniczne, a przede wszystkim sprzętowe. Dziś zdecydowana większość spraw związanych z uprawianiem sportu lotniczego jest uporządkowana, mamy dobry sprzęt, doświadczonych instruktorów oraz pomoce naukowe, w tym odpowiednie podreżniki lotnicze.

Działające na terenie naszego kraju aerokluby, spadokierzy pionierskich poczyniły w sporcie lotniczym, rozwijają systematycznie ideę rzuconą przed pół wiekiem.

Historia wysiłków stworzenia centralnej instytucji, zajmującej się sportem lotniczym w Polsce, sięga zarania naszej państwowości. Z inicjatywy redakcji „Polska Flota Napowietrzna” powstała w październiku 1919 roku Aeroklub Polski w Poznaniu, który po pewnym czasie zostaje przyjęty w poczet członków FAI (patrz strona 2). Dwukrotne założenie Aeroklubu Polskiego, zarówno w 1919 roku w Poznaniu jak i w 1921 roku w Warszawie — nie zapewniło ciągłości działalności naczelniej władzy sportu i turystyki lotniczej. Działło się to wskutek trwających walk w 1920 roku, a następnie trudności gospodarczych kraju.

Myśl jednak powołania do życia ośrodków lotnictwa sportowego pozostała. Mnożące się, ze wzrostem aktywności naszego lotnictwa na terenie zagranicznym, potrzeby reprezentacyjne i konieczność podjęcia planowej pracy nad rozwojem sportu i turystyki — nie pozwalały zwlekać. Pracę organizacyjną zainicjowali warszawscy akademicy w październiku 1927 roku. Dwa miesiące później, 15 grudnia, powołano do życia Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie. Nawiązano ponownie współpracę z FAI, która kontynuowana jest do chwili obecnej. Powstają aerokluby akademickie: w Krakowie, Lwowie, Poznaniu i Wilnie.

Sprawujący nadzór nad ARP minister komunikacji powołał w 1929 roku Komisję Lotnictwa Sportowego, która miała na celu regulowanie spraw sportu lotniczego na terenie kraju. W 1932 roku zorganizowano aerokluby akademickie, przekształcając je na otwarte. Cały kraj podzielono na dziewięć rejonów, będących w sferze działania aeroklubów regionalnych. Dziesiąty aeroklub działał na terenie miasta Gdańska. Po pięciu latach nieprzerwanej pracy ARP zrzeszał 1 200 członków, w tym 405 pilotów samolotowych w 10 aeroklubach. Dysponował wówczas 116 samolotami. Pracę propagandową na rzecz lotnictwa sportowego prowadziła wśród społeczeństwa Liga Obrony Powietrznej Państwa (LOPP), gromadząc poważne środki finansowe ze składek społecznych, jak też mając w okresie późniejszym dotacje państwowe.

Sukcesy polskich pilotów uczestniczących w zawodach międzynarodowych, zarówno samolotowych jak

50 LAT

POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO

10 października 1945 r. ARP reaktywował swoją działalność. Rok później działa już 12 aeroklubów regionalnych. W latach 1945—1956 ARP przechodził różne formy organizacyjne. W grudniu 1956 r. po kolejnym reaktywowaniu się ARP, a następnie zmianie nazwy na Aeroklub PRL, przystąpiono energicznie do odnowy lotnictwa sportowego w naszym kraju.

★

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — stowarzyszenie wyższej użyteczności — obchodzi w 1969 roku 50-lecie działalności sportowej. Aeroklub PRL — to masowa organizacja lotnicza, do zadań której należy kierowanie całokształtem spraw lotnictwa sportowego, rozpowszechnianie wiedzy i umiejętności lotniczych wśród społeczeństwa, pro-

MODELARSTWO LOTNICZE

Należy do wysoko postawionych dziedzin sportowej działalności Aeroklubu PRL. Wyszkolono już ponad 335 tysięcy modelarzy i przygotowano 12-tysięczną kadre instruktorów. Modelarze polscy uczestniczyli w 54 spotkaniach międzynarodowych, organizując 5 takich spotkań na własnym terenie. Wywalczone tytuły drużynowego mistrza świata, trzykrotnie tytuł drużynowego wicemistrza świata, dwukrotnie tytuł wicemistrza świata i dwukrotnie tytuł mistrza Europy. Ponadto modelarze zwyciężyli 16 razy w zawodach międzynarodowych. Ustanowili 134 rekordy krajowe. Zdobyli 18 280 odznak wyczynowych i 196 580 odznak wyszkoleniowych.

i balonowych, przyczyniły się do wzrostu autorytetu ARP poza granicami kraju.

W roku 1936 powstają Kluby Balonowe, następuje rozwój sportu spadochronowego. Szybownictwo należało obok sportu samolotowego do najsilniejszych sekcji w aeroklubach regionalnych.

Mimo iż ARP zachował charakter elitarny, do lotnictwa sportowego napłynęła liczna rzesza utalentowanych pilotów i konstruktorów. Często w skromnych warunkach potrafili oni dać szereg znakomitych konstrukcji samolotów i szybowców i w rezultacie tego uzyskać wiele sukcesów sportowych, umożliwiających osiągnąć wysoką pozycję polskiego sportu lotniczego na arenie międzynarodowej.

Do 1939 r. ARP należał do czołowych Aeroklubów Narodowych w Europie pod względem organizacyjnym, poziomu wyszkolenia, posiadania sprzętu i osiągnięć w sporcie lotniczym.

Podczas II Wojny Światowej większość członków aeroklubów regionalnych uczestniczyła w walce z wrogiem w kraju i za granicą, w powietrzu i na ziemi, w tym również w ruchu oporu.

Mimo dotkliwych strat, zwłaszcza wśród kadr lotniczych podczas okupacji i wojny, myśl odrodzenia lotnictwa sportowego przetrwała, by od zarania Polski Ludowej wybuchnąć całym entuzjazmem reszty ocalałych instruktorów lotniczych, cieszących się poparciem społecznym i wielką pomocą państwa. Lotnictwo sportowe otrzymuje od wojska samoloty łącznikowe Po-2, zdobywa z demobilu samoloty „Piper Cub”.

Podobnie jak cała gospodarka narodowa, podczas okupacji w jeszcze większym stopniu uległo dewastacji lotnicze zaplecze, obiekty, sprzęt. Stąd też odbudowę lotnictwa sportowego należało zaczynać od podstaw.

wadzenie i rozwijanie lotniczej działalności szkoleniowej i sportowej oraz reprezentowanie interesów lotnictwa sportowego w kraju i za granicą.

Jednym z głównych celów Aeroklubu PRL jest propagowanie lotnictwa wśród młodzieży. Pod patronatem Aeroklubu PRL działają szkolne Koła Lotnicze, skupiające około 25 tysięcy młodych ludzi. Opiekę nad nimi roztaczają — zgodnie ze statutowymi zadaniami — aerokluby regionalne. W pracy tej pomagają zrzeszeni przy APRL seniorzy lotnictwa. Aerokluby współpracują z organizacjami młodzieżowymi: ZMS, ZHP i ZMW.

Aeroklub PRL przejawia żywą działalność na rzecz obronności kraju i gospodarki narodowej. Rokrocznie aerokluby regionalne prowadzą Lotnicze Przysposobienie Wojskowe I i II stopnia i tym samym zapewniają wojskom lotniczym i powietrznodesantowym dopływ dobrze przygotowanych kandydatów.

Ogromną rolę spełnia również Aeroklub PRL w przygotowaniu doświadczonych kadr dla lotnictwa zawodowego. Wychowankowie aeroklubów każdego roku uzupełniają personel latający PLL LOT, lotnictwa sanitarnego i gospodarczego. Pomyślnie również prowadzona jest przez Aeroklub PRL działalność na rzecz gospodarki narodowej, poprzez lotnictwo gospodarcze APRL. Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych (dawnie LŻUG) współpracuje z ministerstwami Rolnictwa i Leśnictwa w nawożeniu pól i lasów oraz zwalczaniu szkodników. W pracach tych uczestniczy 40 samolotów. PUL pełni też usługi agrolotnicze dla zleceniodawców zagranicznych, ostatnio na terenie Austrii, Tunezji i Libii.

Aeroklub PRL jako jedyny organizator sportu lotniczego w kraju i jedyny reprezentant na forum międzynarodowym, ma ogromny dorobek we wszystkich dziedzinach lotnictwa sportowego.

SPADOCHRONIARSTWO

Sport, który z każdym rokiem coraz bardziej się rozwija i krzepnie. Ogółem wykonano blisko 260 tysięcy skoków z samolotu. Ustanowiono 10 rekordów międzynarodowych oraz wyrównano 8 rekordów absolutnych (0,00 m). Trzykrotnie polscy spadochroniarze stawali na podium dla zwycięzców na mistrzostwach świata: w 1958 roku dwukrotnie Anna Franke (wicemistrzyni świata) i drużyna kobieca — Anna Franke, Antonina Chmielarczyk, Maria Wojtkowska (2 miejsce), w 1968 r. Edward Lięcki (3 miejsce). Spadochroniarze uczestniczyli ponad 30 razy w imprezach międzynarodowych.

SZYBOWNICTWO

Dyscyplina sportu lotniczego, która przysporzyła Polsce najwięcej sukcesów w skali międzynarodowej. Bilans osiągnięć polskiego szybownictwa jest imponujący. Nasi piloci trzykrotnie zdobyli tytuły mistrzów świata: w 1958 roku — Adam Witek, w 1963 roku — Edward Makula, a w 1965 roku — Jan Wróblewski. Tytuły wicemistrzów świata zdobyli: w 1960 roku — Edward Makula, a w 1963 roku — Jerzy Popiel. Trzecie miejsce wywalczyli: w 1956 roku — Marian Gorzelak, w 1960 roku — Jerzy Popiel i Adam Witek, a w 1965 roku — Franciszek Kepka. Polscy szybownicy ustanowili 62 rekordy międzynarodowe. Trzech pilotów: Tadeusz Góra, Pelagia Majewska i Edward Makula wyróżnionych zostało przez FAI najwyższym odznaczeniem szybowniczym na świecie — Medalem Lilienthala. Tytuły zasłużonych Mistrzów Sportu otrzymało 7 szybowników, a tytuły Mistrzów Sportu 155. Polskie władze sportowe 16 razy przyznały szy-

ownikom złoty Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe, cztery razy srebrny medal i raz medal brązowy. Polscy szybownicy zdobyli 202 Diamentowe Odznaki Szybowcowe (na świecie ponad 600), 172 Złote Odznaki Szybowcowe z dwoma diamentami, 436 Złotych Odznak Szybowcowych z jednym diamentem. Ogółem uzyskano 715 Złotych Odznak Szybowcowych oraz 3417 odznak srebrnych. Polscy piloci szybowcowi uczestniczyli w ponad 50 zawodach międzynarodowych.

SPORT SAMOLOTOWY

Najdłużej, bo od pół wieku, uprawiana dziedzina lotnictwa sportowego. Uzyskano wiele wspaniałych sukcesów sportowych w zawodach międzynarodowych (zwycięstwa: Challenge 1932 — Żwirko i Wigura oraz Challenge 1934 — Bajan i Pokrzywka), w przelotach: Atlantyku — Skarżyński, do Tokio — Orliński. Ustanowiono 18 rekordów krajowych, z których 10 uznano za rekordy międzynarodowe w tym 7 w Polsce Ludowej. W ostatnich latach polscy piloci

z powodzeniem uczestniczą poza granicami kraju w akrobacji samolotowej.

BALONIARSTWO

Wspaniałe sukcesy sportowe odnosili Polacy w okresie międzywojennym, wygrywając trzykrotnie Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych o puchar Gordon Bennetta. Zwycięstwa odnieśli: Franciszek Hynek, Zbigniew Burzyński, Franciszek Janik, Antoni Janusz i Władysław Wysocki. W okresie powojennym piękny sukces sportowy w Holandii wywalczył Sławomir Makaruk. Aktualnie działają sekcje w Warszawie, Katowicach, Poznaniu i Tarnowie. Zrzeszają one około 80 członków. Ogółem po wojnie przeprowadzono 11 razy zawody balonowe.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

Bardzo wolno rozwijający się w naszym kraju sport. Do tej pory dwukrotnie przeprowadzono Krajowe Zawody Śmigłowcowe. Jedyne do tej pory rekordy międzynarodowe ustanowił Ryszard Witkowski.

★

Aeroklub PRL zadania swe wypełnia przez koordynowanie działalności 37 aeroklubów regionalnych i określanie zadań pozostałych jednostek organizacyjnych, jak Lotnicze Zakłady Naprawcze i Przedsiębiorstwo Usług Gospodarczych.

Najwyższą władzą Aeroklubu PRL jest zwoływany co dwa lata Krajowy Zjazd Delegatów, w którym uczestniczą przedstawiciele aeroklubów regionalnych. Stałe kierownictwo sprawuje Zarząd Główny Aeroklubu PRL poprzez posiedzenia plenarne. Społeczny charakter organizacji na szczeblu centralnym wyraża się działalnością specjalistycznych komisji społecznych: modelarskiej, spadochronowej, samolotowej i balonowej. Jako organy doradcze Zarządu Głównego opiniują one właściwe sobie sprawy przy podejmowaniu ważnych decyzji.

✱

30 października 1969 roku mija pół wieku od powołania do życia organizacji sportu lotniczego w naszym kraju — Aeroklubu Polskiego. Dzisiaj, gdy porównujemy nasz

dorobek lotniczy w Polsce Ludowej z latami pionierskimi w sporcie lotniczym i następnie z rozwojem tego sportu, możemy być dumni z pięknych osiągnięć w tej dziedzinie. Zrobiliśmy dużo. Zdobyliśmy wysoką ocenę władz państwowych, szacunek społeczeństwa i autorytet poza granicami kraju. Wysiłek pionierów lotnictwa sportowego nie poszedł na marne. Mamy wspaniałych pilotów i skoczków spadochronowych, modelarzy i szeroki krąg działaczy w pracy społecznej i lotniczej.

Codziennie na lotniskach klubowych szkolą się setki pilotów i skoczków spadochronowych. Piloci latają na sprzęcie zaprojektowanym i całkowicie zbudowanym przez polski przemysł lotniczy. Dostawcami sprzętu dla lotnictwa sportowego są: Szybowcowy Zakład Doświadczalny i Polskie Zakłady Lotnicze.

Wre praca nad rozwojem polskiego lotnictwa sportowego. Młodzież zdobywa doświadczenie lotnicze, tak ważne dla obronności naszego kraju. Dzięki niej polskie niebo nie jest puste.

TADEUSZ MALINOWSKI

Zdjęcie: B. Koszewski

Szkolenie samolotowe na jednym z lotnisk klubowych.



ZA WODY ENTUZJASTÓW

Zgodnym podziwem i uznaniem uporem entuzjaści samolotowej akrobacji zespołowej spotykają się co roku na zawodach, by walczyć o miano najlepszego w Polsce. Inicjator zawodów, Aeroklub Rzeszowski, organizował je po raz pierwszy na własnym terenie w latach 1963 i 1964. W kolejnych latach najlepsze zespoły spotykały się w Kruszyńcu k/Włocławka, Katowicach, Warszawie i ponownie w Kruszyńcu. W br. organizatorem VII Ogólnopolskich Zawodów Samolotowych w Akrobacji Zespołowej, rozgrywanych pod patronatem tygodnika „Wiraże” był Aeroklub Kielecki. Pomi-

Poszczególne figury oceniane były przez 5 sędziów. Możliwe do zdobycia noty znajdowały się w przedziale 0-10 pkt. Z oceny sędziów odrzucało się notę najwyższą i najniższą. Uzyskana ocena za każdą figurę mnożona była przez współczynnik trudności. Dla przykładu podać można kilka takich współczynników. Współczynnik 16 miała m. in. ósemka leżąca z lotu odwróconego do odwróconego (bez obrotów) w ławie; współcz. 13 — pętla normalna w szyku „leb w leb”; współcz. 12 — zawrót w szyku „etażerka”; współcz. 8 — beczka sterowana wokół własnej osi w klinie; współcz. 4 — korkociąg odwrócony w szyku lustrzanym; współcz. 2 — wywrót szybki w kolumnie. Niezależnie od tego obowiązywało utrzymanie miejsca w strefie (współcz. 15) oraz płynność i łączenie figur (współcz. 10). Wiązanki obowiązkowe znane

zespołu akrobacyjnego w kraju. Sukces to tym cenniejszy, że zdobyty w zaciętej i niezwykle wyrównanej walce sportowej.

Drugie i trzecie miejsce we wszystkich konkurencjach i w ostatecznej klasyfikacji zdobyły dwa zespoły Śląska. Szczególnie Śląsk I, startujący w składzie 4 samolotów, był bliski ostatecznego sukcesu. Jednak i trzeci w ostatecznej klasyfikacji zawodów, zespół Śląsk II, zasłużył na najwyższe uznanie. Podwójne uznanie za starty w obydwu zespołach śląskich należał się jednak pilotom: **Edmundowi Mikołajczykowi** (prowadzący Śląska II) i **Bogusławowi Januszewskiemu** z Aeroklubu Gli-



Trójka warszawska również i w bieżącym roku okazała się najlepszym zespołem akrobacyjnym w kraju. Od lewej: T. Pawlikowski, Z. Dudzik i W. Kwiatkowski.

Zdjęcia: R. Jakubowski (1) i H. Kucharski (4)

Świdniku byli w najtrudniejszej sytuacji. Startowali tylko we dwójkę, co znacznie zmniejszało ich szanse. Pomimo to, ci doskonali piloci wyraźnie wygrali ostatnią konkurencję, na którą składała się wiązanka dowolna. Według zgodnej opinii obserwatorów, tak dobrze kręcącego zespołu braci Kasperków jak w Kielcach — jeszcze nie widziano. A cóż by dopiero było, gdyby mieli oni do dyspozycji lepsze samoloty?

I wreszcie 3-osobowy zespół Aeroklubu Podkarpackiego. Trójka krośnieńskich pilotów, **Gabriel Legwant** (prowadzący) **Helmut Staś** i **Jerzy Markiewicz**, to również piloci wysokiej klasy. Ciężkie „Biesy”, na których debiutowali w obecnym składzie w Kielcach, choć stanowiły bardzo widowiskowy zespół, nie wytrzymały jednak konkurencji z Jakami-18. W wiązance dowolnej startujący z ostatniego miejsca ambitni pi-

w przyszłym roku walczyć będą jak równi z równymi z czołowymi zespołami kraju.

Oceniając w kilku słowach VII Ogólnopolskie Zawody Samolotowe w Akrobacji Zespołowej, należy podkreślić przede wszystkim ich wysoki poziom sportowy, wyższy od tego, jaki zademonstrowano w dotychczasowych zawodach tego rodzaju. Pozytywny to objaw, świadczący o poważnym traktowaniu przez zawodników tej najtrudniejszej dyscypliny lotniczej. Zawody kieleckie były dobitnym dowodem, że trudności sprzętowe, jakie odczuwają piloci akrobacyjni, nie są w stanie zniechęcić wcale nie tak małej grupy entuzjastów samolotowej akrobacji zespołowej. Jesteśmy przekonani, że zapał ten nie skończy się wraz z obecnie eksploatowanym sprzętem, lecz doczeka się lepszych samolotów, na których, obok uznanych już mistrzów, zaprezentować będą mogli swe umiejętności również piloci najmłodszego pokolenia.

Do wysokiego poziomu sportowego dostroili się organizatorzy, którym przewodził kierownik Wydziału Propagandy KW PZPR w Kielcach, **Andrzej Pierzchała**. Dodajmy, że kierownikiem zawodów był wiceprezes miejscowego aeroklubu, **Adam Witek**, a kierownikiem sportowym i przewodniczącym komisji sędziowskiej mgr **Jerzy Adamek**.

Aeroklub Kielecki organizacją VII Ogólnopolskich Zawodów Samolotowych w Akrobacji Zespołowej, zakończonych pokazami lotnictwa sportowego godnie uczcił 25 rocznicę powstania Polski Ludowej i 50-lecie lotnictwa sportowego.

HENRYK KUCHARSKI

Entuzjaści samolotowej akrobacji zespołowej pod kieleckim niebem.

mo trudności sprzętowych na starcie w Maslowie stanęła rekordowa ilość pięciu zespołów akrobacyjnych. Czteruosobowy zespół stanowił Śląsk I, trzyosobowe — Krosno, Śląsk II i Warszawa, dwuosobowe — Świdnik. Cztery z pięciu zespołów startowały na Jakach-18. Trójka z Krosna zademonstrowała na zawodach pokaz na samolotach T-S8 „Bies”, debiutujących w tej imprezie. Wśród zawodników znaleźli się znani piloci, specjaliści akrobacji zespołowej, jak np. prowadzący trójkę warszawskiej **Zdzisław Dudzik** i mistrzowie akrobacji indywidualnej — **Stanisław Kasperk** i **Edmund Mikołajczyk**. W sumie 12 pilotów.

Na program zawodów składały się cztery wiązanki (konkurencje), w tym dwie obowiązkowe znane, obowiązkowa nieznaną i wiązanka dowolna. Każda z wiązank ułożona była na podstawie specjalnie opracowanego na zawody katalogu 33 figur.

zawierały w sobie po 17 figur, a wiązanka obowiązkowa nie znana 14 figur. Na wiązankę dowolną przeznaczono 8 minut, co przy zachowaniu standardowego przedziału wysokości wykonywania konkurencji 1300 m — 200 m pozwalało na wykonanie około 20 figur. Premiiowana była także ilość samolotów w zespole w ten sposób, że za każdy następny samolot powyżej 2 doliczano 25% ogólnej ilości zdobytych punktów.

Trzy pierwsze konkurencje obowiązkowe padły łupem najlepiej przygotowanego zespołu, tzw. trójki warszawskiej, prowadzonej przez **Zdzisława Dudzika**. W jej skład wchodził ponadto **Waldemar Kwiatkowski** i **Tadeusz Pawlikowski**. Natomiast w konkurencji ostatecznej (wiązanka dowolna) zespół Warszawy zajął dopiero 4 miejsce. W sumie jednak zespół ten po raz piąty w ogóle, a po raz trzeci z kolei i w obecnym składzie, zdobył miano najlepszego samolotowego

wickiego oraz **Felicjanowi Kawałi** z Aeroklubu Śląskiego. Wysiłek, jaki włożyli w przygotowanie i wykonanie wiązank, świadczy o ich wielkim hartie i nie mniejszym umiłowaniu akrobacji lotniczej. Dodaj-

WIAZANKA OBOWIAZKOWA NIEZNANA

Beczka sterowana w poziomie jednocześnie w kolumnie w prawo, wywrót sterowany w lewo, wywrót sterowany pod kątem 45 stopni w lewo, wywrót sterowany pod kątem 45 stopni w prawo, zawrót w lewo, zbiórka w zakręcie 300 stopni do klina, dwie pętle w klinie, przejście do kolumny pojedynczymi zawrotami w lewo, 3/4 pętli i 1/2 beczki pod kątem 45 stopni w kolumnie, zawrót w prawo, zbiórka w zakręcie do ławy o 130 stopni, pętla w ławie, różyczka.

my, że prowadzącym Śląska I był ciągle młody inż. **Wacław Kozielski** z Katowic. Zespoły śląskie po odpowiednim treningu będą z całą pewnością ubiegać się już przy najbliższej okazji o pierwsze miejsce w kraju.

Bracia **Stanisław** i **Ryszard Kasperkowie** z Aeroklubu Robotniczego w

loci z Krosna postawili wszystko na jedną kartę. Ułożyli sobie niezwykle trudną wiązankę, składającą się z figur o najwyższych współczynnikach. I tym razem jednak nie wszystko wyszło. Hart i ambicja, jaką okazali w sportowej walce pod kieleckim niebem, każą jednak przypuszczać, że już

Pozostałe zespoły, poza trójką warszawską, startujące w VII Ogólnopolskich Zawodach Samolotowych w Akrobacji Zespołowej w Kielcach. Od lewej: Śląsk I i II — **B. Januszewski**, **E. Mikołajczyk**, **W. Kozielski** i **F. Kawał**. ŚWIDNIK — **R. i St. Kasperkowie**; KROSNO — **J. Markiewicz**, **G. Legwant** i **H. Staś**.



ZA PÓŁ ROKU IX RAJD



Władysław Gawlik i Stanisław Maksymowicz zaliczają się do grupy czołowych, najwybitniejszych postaci rajdowych. Zdjęcie: St. Jaśko

POŁ roku niemal już minęło od chwili zakończenia VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. To dużo, czy mało czasu? Dość, aby nawet największy jego entuzjasta mogli rajdowe sprawy traktować już z niefałszowaną angielską flegmą, lecz akurat pora, żeby coś niecoś powiedzieć z myślą o przyszłości. Sądzę, iż — zanim komitet organizacyjny IX rajdu zbierze się na swe pierwsze posiedzenie — już teraz warto w oparciu o dotychczasowe doświadczenia zastanowić się, co uczynić, aby przyszłoroczny rajd był jeszcze sprawniej przeprowadzony, aby biorący w nim udział piloci i dziennikarze wynieśli z tej unikalnej imprezy jeszcze więcej korzyści i aby dobra do tej pory sława rajdu nabrała jeszcze większego blasku.

Trudno jest, przyznając, wymyślić tutaj coś genialnego. Nic dziwnego zresztą. Nad założeniami i regulaminem imprezy myślały i myślą (jestem przekonany) tegie głowy.

Nie sądzę jednak, aby nie było rzeczą pożyteczną omówić kilku na pozór drobnostek, które — być może — wcale nie są drobnostkami. Przeciwnie z rzeczy drobnych... itp., itd.

Nie będę tutaj trzymał się jakiegos precyzyjnie ustalonego planu, szufladkującego według ważności rajdowe problemy. Pozwólę sobie na małą improwizację: najpierw to, co pierwsze przychodzi do głowy.

Tak postanowiwszy, biorę najostrejszy ołówek i przystępuję do przyjaćelskiego objechania jednego z mych bardzo zresztą sympatycznych kolegów — dziennikarzy z Krakowa. Nie dlatego, że nie lubię mieszkanców podwawelskiego grodu, o nie, wprost przepadam za tymi czupurnymi chłopakami, a szczególnie takimi co na rajdach latają. Tylko człek

ów, pisząc 5 maja w swym dzienniku o udziale w rajdzie krakowskich pilotów, pisał m.in. takie oto zdanko, mające prawdopodobnie służyć ich chwale:

„...dodałbym jeszcze, że nigdy nie narzekali (krakowscy piloci — przyp. mój) na nocleg czy posiłek, nawet na wyjątkowo w tym roku niesprawną i nie zawsze obiektywną pracę komisji sędziowskiej, która była jedynym zgrzytem tegorocznego rajdu”.

PRZYZNAJĘ, że szef komisji i na mnie, choć jestem jego kolegą, działał podczas rajdu swym wszytkowiedzącym uśmiechem, przykrótkimi tekstasami, dżokejską czapką i grubymi pączkami fotografii w sposób demonicznie niszczący. Przyznaję również, że ilekroć go musiałem zobaczyć na mecie każdego etapu — mamrotałem: lasiaty ogni speranza — żegnaj jakakolwiek nadziejo!

No, ale nigdy bym takich słów, jak wyżej cytowane, nie napisał, nawet gdyby mi je zły duch i zawiedzione nadzieje podszeptowały (bywa, hm, i tak).

Coś ty, człowieku, uczyni! Obsmarowałeś najlepszego z dotychczasowych głównych sędziów, najuczciwiej pracującego, kierującego również obiektywnym i ciężko pracującym zespołem sędziowskim ludzi dobrej woli i wielkiej fachowości.

Bardzo bym sobie i innym uczestnikom rajdów życzył, aby nasze punkty zawsze liczyła taka komisja, pod takim kierownictwem. Wówczas o rzetelny rozdział tego co każdemu się należy — możemy być spokojni. Piszę to... nawet po fatalnym spaskudzeniu przez moją załogę wrocławskiego etapu, po którym to niesławnym laniu, jakie wówczas dostaliśmy, mógłbym się wściekać na sędziów np. za zbyt chytre usytuowanie w terenie znaku „ygrek”, czym można by tłumaczyć naszą etapo-

wą porażkę i co mogłoby posłużyć za powód do atakowania sędziów.

No i mam wniosek na przyszłość, jasny jak słońce: niechże dalej taki zespół sędziowski ocenia na rajdach nasze etapowe postęпки. Bo komisja sędziowska, proszę Kolegów, to problem pierwszorzędnej wagi.

O zdjęciach obiektów — już napomknąłem. I — chyba do nich powrócę, króciutko.

Było ich, moim zdaniem, jednak za dużo na jednym z etapów. Nie był to wprawdzie etap najtrudniejszy, bo na innym dano nam do zidentyfikowania 10 obiektów i rozłożono jednocześnie na trasie 10 znaków..., a jakoś się przeżyło, i nawet zwyciężyło.

Tak, to prawda, lecz identyfikacja obiektów na podstawie zdjęć — chyba to każdy przyzna — jest czymś nieporównanie trudniejszym od szukania znaków. Bardziej pochłaniającym uwagę, wyczerpującym nerwowo, a w związku z tym — czymś, co przy nadmiernej ilości zdjęć i szalonej ambicji załóg walczących o jak najlepszy wynik może być po prostu przesłanką do wypadku.

Proponuję zmniejszenie ilości zdjęć. Niech to będą fotografie obiektów jeszcze trudniejszych do identyfikacji, zgoda, lecz niech nie będzie ich aż tak wiele. Lubie grać w... tysiąca, bo poker — jest ryzykowny, tym bardziej, że etap z 17 fotografiami to poker niezwykły.

KOLEJNA sprawa należąca do gatunku bardzo wstydlivych. Poruszę ją jednak, aby coś podobnego nie przydarzyło się w przyszłości.

Oto na jednym z punktów etapowych z samolotu naszych niemieckich gości skradziono pilotowi i dziennikarzowi słuchawki

radiowe. Wstyd. Co oni sobie o nas pomyśleli? Skradziono również część lotniczego ekwipunku memu pilotowi, też z samolotu na lotnisku. Organizatorzy etapu rozłożyli ręce: cóż, musiał to uczynić ktoś chyba spośród licznie odwiedzającej lotnisko publiczności...

Możliwe. Ale — i to jest również wniosek na przyszłość — porządek na lotnisku musi być tego wysokiego gatunku, aby absolutnie nie mogło z maszyny (z zamkniętą przecież kabiną), zginąć. Wzmocnić ochronę, pilnie baczyć na wszystko, a nawet — nie dopuszczać publiczności do samolotów.

Kiedyś, będąc w Magdeburgu na akrobacyjnych mistrzostwach świata, że zdziwieniem ujrzałem, iż dla wielotysięcznej rzeszy publiczności wydzielono specjalne rejon, z dala od samolotów, i nikomu z widzów pasjonującego widowiska nawet do głowy nie przyszło, aby przekroczyć choć o metr granicę takiego rejonu. Hm, władze lotniska dobrze, zdaje się, wiedziały co robią, wolały przewidzieć wszelką ewentualność.

Skoro już zahaczyłem o NRD, to nasuwa się od razu następna rajdowa sprawa.

Nie wiem, co na tzw. wysokim szczeblu zaplanowano, a może i uzgodniono, ale wydaje mi się, że czas już najwyższy, żeby wykorzystać sprzyjającą okazję i przekroczyć z rajdem granicę państwa. Cóż to za okazja?

NA uroczystym zakończeniu ósmego rajdu jeden z naszych niemieckich gości, zapewne wszyscy to pamiętają, jak najbardziej cfcia'nie odczytał (równie oficjalne, co rzeczowe), pismo dyrekcji jednego z olbrzymich zakładów przemysłowych w NRD, w którym to piśmie dyrekcja zobowiązuje się poczynić wszelkie ułatwienia pobytu załóg rajdowych na swym terenie, gwarantuje — jak to mówią — wikt i opierunek, serdecznie zaprasza do skorzystania z oferty. Jednym słowem — pragnie podjąć się

organizacji etapu na terenie NRD, planuje spotkania, pokazy, wycieczki itp.

Czy to mało?

Przypominam o tym, aby sprawa nie przyschła. Może wreszcie przez tyle już lat walkowany projekt wyjścia z rajdem poza granicę nabierze realnych kształtów. Jest okazja i należy ją wykorzystać.

A teraz — trochę o wyborze trasy rajdu.

Tak się złożyło, że trasy szeregu ostatnich rajdów przebiegały niemal wyłącznie nad terenami płaskimi — centralnej, wschodniej, północnej i zachodniej części kraju. Południe Polski — skrzętnie omijano. Czas więc, aby po wielu latach powrócić wreszcie w góry. Przypominam sobie, jak ogromnie emocjonujące były trasy pierwszego i drugiego rajdu, wijące się częściowo wśród Gór Sowich i Kaczawskich, jak piękne tam były obiekty do identyfikacji (piastowskie zamki). Niezależnie od emocji czysto sportowych, każdy z nas wyniósł z tych właśnie rajdów wiele niezapomnianych wrażeń natury estetycznej.

Mam, w związku z powyższym, propozycję. Aktualna by ona była oczywiście wówczas, gdyby z rajdowego wyjścia za granicę nic nie wyszło. A może by tak zacząć IX rajd w Krośnie, a potem poprowadzić go przez Bielsko-Białą, Jelenią Górę, Zieloną Górę — do Wrocławia? Góry na nas czekają.

Na koniec — choć w paru słowach — o sprawie, na temat której sporo się między rajdowcami mówiło i mówi, lecz wcale nie pisało. Otóż nie sądzę, aby rzeczą słuszną było wkładanie do jednego kotła artykułów pisanych na konkurs dziennikarski razem z taśmami magnetofonowymi, reportaжами telewizyjnymi i filmowymi oraz zdjęciami. Chyba tak być nie powinno.

Może się mylę, ale wydaje mi się, że zawsze większe szanse zdobycia punktów będą mieć koledzy z radia i telewizji od właścicieli ołówek i długopisów, żeby tam nie wiem jak ci ostatni wychodzili ze skóry. Proponuję przemyśleć tę sprawę. A może podzielić dziennikarzy na grupy? Może jakiś współczynnik? Wyjście zawsze jest, tylko trzeba go poszukać. W ostateczności — wymagać tylko prac pisanych.

Na zakończenie — życzę Wam, drodzy koledzy rajdowi oraz sobie samemu, abyśmy się znów za pół roku spotkali na lotnisku pierwszego etapu IX rajdu, szczęśliwi, że znów możemy wziąć udział w tej przepięknej, tak bardzo emocjonującej imprezie, tak wiele realnych korzyści przynoszącej lotnictwu, społeczeństwu, ludowemu państwu.

JERZY ZARĘBSKI

MŁODY, przystojny, energiczny... W jednostce powiadają o nim, że droga do awansu służbowego stoi przed nim otworem. Tak się złożyło, że w 1953 roku został promowany na oficera-pilota wcześniej, niż jego koledzy, z którymi razem uczył się latać. Pozostał w szkole deblńskiej. Do 1961 roku był instruktorem. Major, wówczas podporucznik, **JAN NOWAK** otrzymał pierwszą grupę podchorążych do szkolenia. Była to grupa nietypowa: jego koledzy, z którymi razem siedział w Dziale Nauk na zajęciach teoretycznych i z którymi zgłębiał tajniki wiedzy pilotażowej. Teraz stał się ich instruktorem. Trochę go to krepowało. Ale wybrnął z sytuacji. Do szkolenia lotniczego podchodził bowiem zawsze poważnie. I nie zważając na to, co pomyśla o nim jego koledzy, nadal był konsekwentny.

Już wówczas doszedł do wniosku, że jednym z najważniejszych elementów powodzenia w lotach jest dokładne przygotowanie naziemne. I tę zasadę, z dobrym rezultatem, stosuje do dziś.

Był również wierny jeszcze innej zasadzie. Uważał, że nie wystarczy samo tylko przestu-

diowanie podręczników, ale konieczne jest przede wszystkim zgłębienie tajników mechaniki, lotu, teorii lotu i innych zagadnień niezbędnych pilotowi na co dzień. Starał się, by w każdej chwili móc odpowiedzieć na pytanie, co w danej sytuacji pilot powinien zrobić i w jaki sposób daną czynność wykonać. Jako instruktor zaś, a obecnie przełożony grupy pilotów w jednostce, od początku swej kariery lotniczej starał się opanować maksimum wiadomości zawodowych, żeby wiedzieć więcej niż jego podwładni.

Gdy przyszedł do pułku bojowego, musiał dostosować się do nowych warunków, do innej sytuacji, niż w szkole. Tu już miał do czynienia nie z podchorążymi, ale z doświadczonymi pilotami. A więc znów jego wiedza musiała podskoczyć w górę. Pilot stale się uczy. Nawet wówczas, gdy nie lata. Mjr Jan Nowak naukę stawia na pierwszym miejscu. Ale czas na lotnisku i w gabinetach metodycznych szybko ucieka. Zdarza się, że zanim piloci się zorientują, dzień upłynie błyskawicznie, a za nim tydzień, miesiąc... A tu wciąż wchodzą nowe elementy do za-

po sobie pasażerowi, że boję się o niego, no i trochę o siebie. Jak wyląduję? Ale mechanicy, którzy oczekiwali mnie na lotnisku, to chłopcy z inicjatywą. Nadlatując nad lotnisko, patrzę, a tu wkoło, po jego bokach, płoną ogniska. Później okazało się, że w ten sposób mechanicy oznaczyli lądowisko dla mojego samolotu. Pakiety nasycone benzyną i olejem zdążyły się zapalić. Wylądowałem szczęśliwie i tak świetnie egzamin. Wylądowałem się, kiedy to się stało. Dopiero pasażer zapytał mnie, czy latałem nocą. Oczywiście odpowiedziałem przecząco. Lot ten wówczas bardzo przeżyłem.

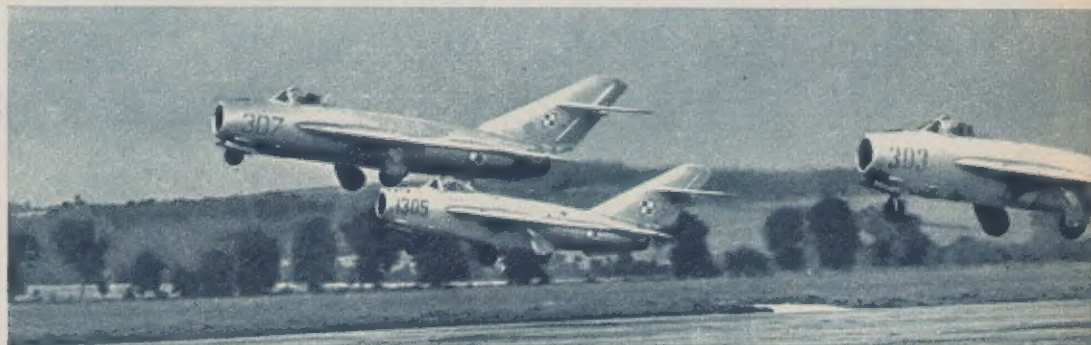
Później mjr pil. Fedoński dostaje przydział do szkoły deblńskiej, szkoli nawigatorów, strzelców pokładowych i strzelców róg. Loty po trasach, bombardowanie, fotografowanie, strzelanie. Następnie szkoli podchorążych. W 1958 roku zostaje naznaczony na stanowisko kierownika Aeroklubu Kieleckiego, gdzie od 1963 roku szkoli pilotów sportowych i „narybek” do oficerskich szkół lotniczych. W 1963 roku wraca do lotnictwa wojskowego i przez cały czas szkoli w pułku bojowym pilotów wojskowych.

Mjr pil. Fedoński 25 lat spędził za sterami samolotów, nie notując żadnego wypadku w powietrzu, ani na lotnisku.

☆

Mjr. pil. **ZYGMUNTA MAZURKA** nie pytam, ile ma lat. Jest pilotem, lata, był czynnym i ak-

WYCHOWAWCY



Zdjęcia: Jerzy Tobolski

dań bojowych. Pilot nie może nie nadążać za programem szkolenia. Musi być stale przygotowany do wykonania każdego zadania w powietrzu. Jak temu zaradzić, żeby pilot nie musiał uczyć się kosztem odpoczynku, który jest mu również niezbędny, jak praca, jak szkolenie, jak racjonalne odżywianie? Po prostu trzeba było w pełni, bez straty nawet jednej minuty, wykorzystać czas przeznaczony na szkolenie naziemne — zarówno teoretyczne, jak i praktyczne. Mjr Jan Nowak jest wierny jeszcze jednej zasadzie: że nie może być rozbieżności między teorią, a praktyką. Dlatego, między innymi, na każdej odprawie po lotach lub przed lotami przelożeni, w myśl propozycji mjr. Nowaka, zawsze stawiają przed pilotami w formie pytań kilka kwestii związanych z teorią. Nieraz mogą to być proste zagadnienia. Idzie jednak o to, żeby o nich piloci nie zapominali i żeby je stosowali w praktyce.

Mjr pil. Jan Nowak od 1953 roku wyszkolił wielu pilotów, z których większość lata na samolotach szybkich. Są młodszy od niego wiekiem. Kontynuują i będą kontynuować piękne tradycje LLP.

☆

Takich jak mjr Nowak jest wielu. W tym samym pułku pełni służbę mjr pil. **EDMUND FEDOŃSKI**. W 1944 roku został zmobilizowany do 1 Armii WP w Sumach. Stamtąd trafił do szkoły lotniczej. Pytam mjr. Fedońskiego, czy pamięta swój pierwszy lot i kiedy go odbył? Wyjmuje z kieszeni munduru zniszczoną już kartkę, na której są wypisane chronologicznie wszystkie ważniejsze wydarzenia w jego życiu. Patrzy chwilę na wyblakłe pismo, odnajduje odpowiedni zapis i mówi:

— Pierwszy samodzielny lot na UT-2, w lipcu 1944 roku, w Bugurustaniu.

— To już przeszło 25 lat za sterami samolotów? — mówię nieco zdziwiony. — A więc tyle, ile ma ludowe Lotnictwo Polskie!

Proszę mjr. pil. Fedońskiego o krótką biografię. Sumy i pierwszy samodzielny lot mamy już poza sobą. W 1945 roku szkolenie w lotniczej szkole bojowej w Czekalowie i loty na samolotach Il-2. W tym samym roku przydział do szkoły lotniczej w Radomiu i objęcie funkcji instruktora na samolotach Po-2. Szkolenie było intensywne. Wszyscy wówczas przypuszczali, że zostaną niedługo rzućni do walki z Niemcami. Szkolenie zostało zakończone w ostatnich dniach kwietnia, a tu już 9 maja kapitulacja Niemiec. Pytam mjr. Fedońskiego, za co otrzymał w 1946 roku „Srebrny Krzyż Zasługi”.

— Zostałem wówczas przydzielony do dowództwa okręgu w Lublinie. W tym czasie jakaś banda faszystowska rozbiła pododdział naszych wojsk. Trzeba było natychmiast przerzucić tam funkcjonariuszy byłego Urzędu Bezpieczeństwa. Było ich sześć, musiałem wykonać sześć lotów. Ostatni lot, już w drodze powrotnej, wykonałem z zastępcą dowódcy Okręgu do spraw politycznych. Była już noc, a ja jeszcze nocą nie latałem. Kieruję samolot na lotnisko przyfabryczne w okolicach Majdanka. Nie dałem poznać

tywnym sportowcem, reprezentował Wojska Lotnicze w piłce nożnej i hokeju i — jak powiada — w dalszym ciągu uprawia czynnie sport, jest zapalonym narciarzem.

Początek jego kariery lotniczej, to rok 1945 w 15 lotniczym pułku zapasowym. Wylatuje typy samolotów, na których latał w przeszłości: Po-2, Il-2, Il-10, Jak-11, TS-8, Jak-12, Li-2, SM-1, SM-2, An-2... Podpowiadają mi jego koledzy: to on wyszkolił pilota, z którego dumny jest cały pułk — mjr. Jana Nowaka. Mam punkt zaczepienia: ilu pilotów wyszkolił mjr Mazurek w ciągu swej kariery lotniczej?

— Niestety, trudno jest to określić dokładnie. Z pewnością kilkudziesięciu moich byłych wychowanków lata na różnego typu samolotach. Wśród nich są również dowódcy pułków. Czasem się z nimi spotykam, przeważnie na obozach szkoleniowo-kondycyjnych. Wówczas wspominamy dawne dzieje...

W przeciwieństwie do mjr. Fedońskiego, mjr Mazurek miał kilka razy pecha w powietrzu. W czasie strzelania do rękawy, gdy otworzył do niego ogień, ukazał się dym w silniku. Przerwał strzelanie, musiał przymusowo lądować. A tu wkoło lasy. Wybrał, jak mu się wydawało, dobre miejsce do lądowania, samolot dotyka kołami do gruntu, jednak nie toczy się po nim, lecz zapada się. Miękkie torfowisko. Skrzydła jego samolotu Il-2 osiadły na bagnie, pilot jakoś wygramolił się z kabiny, zmoczony do suchej nitki.

Innym razem, gdy znajdował się nad poligonem z bombami na pokładzie, również odmówił posłuszeństwa silnik. Nawigator rzucił pospiesznie bomby i znów przymusowe lądowanie. A gdy był jeszcze uczniem w szkole radomskiej, podczas lotu w strefie, odpadło śmigło samolotu, na którym wykonywał zadanie. Wylądował na Po-2 jak na szybowcu.

Ale to były dawne dzieje. Dziś w dalszym ciągu mjr Mazurek szkoli swoich następców, i tych, którzy będą tworzyć historię lotnictwa w następnym ćwierćwieczu. Dumny jest również ze swoich synów.

— Oni też będą moimi następcami — powiada mjr Mazurek. — Starszy — Jacek, zgłębia tajniki budowy maszyn lotniczych w Wojskowej Akademii Technicznej. Młodszy, Ryszard, w przyszłym roku kończy Technikum Budowy Maszyn, ale już teraz lata na samolotach w aeroklubie. Chce koniecznie zostać pilotem. Już teraz przygotowuję go do tego zawodu.

HENRYK SZCZYPEK



STAWKA NA MŁODZIEŻ



JÓZEF KARDYS
Prezes Aeroklubu Opolskiego

NA terenie województwa opolskiego działa tylko jeden aeroklub zajmujący się sportem lotniczym. Z powyższego faktu wynika parę wniosków. Przede wszystkim należy właściwie sprecyzować rolę i funkcje klubu w całokształcie potrzeb województwa. Wyliczmy takie potrzeby: rozwijanie sportu lotniczego, szkolenie młodzieży, upowszechnianie tradycji lotniczych. Są to zasadnicze cele aeroklubu, istnieją jednak i inne zadania dla lotnictwa. Rolnictwo i leśnictwo potrzebuje dla niektórych usług lotnictwa gospodarczego. Obecnie usługi na rzecz opolskiego rolnictwa wykonuje zespół lotnictwa gospodarczego działający przy aeroklubie wrocławskim. Myślimy nad uruchomieniem własnej placówki, właśnie w oparciu o Aeroklub Opolski.

Podobnie oceniamy przydatność lotnictwa sanitarnego. Trudno sobie wyobrazić, aby tak stosunkowo gęsto zaludniony region kraju jak opolszczyzna (108 mieszkańców na 1 km kw.), nie posiadał w przyszłości do własnej dyspozycji lotnictwa sanitarnego. Jak z tego widać, również i inne względy uzasadniają potrzebę jasnego określenia roli oraz funkcji aeroklubu.

Zatem koncepcja dalszego rozwoju Aeroklubu Opolskiego polega na łącznym rozwoju lotnictwa sportowego, gospodarczego i sanitarnego. Taką jest bowiem gospodarcza i społeczna potrzeba tego regionu.

DECYDUJE BAZA TECHNICZNA

Jasne określenie koncepcji rozwoju aeroklubu pomaga w sposób bardzo istotny sukcesywnie rozbudowywać i usprawniać zaplecze materialne i techniczne, bardzo potrzebne dla działalności merytorycznej. Tak się bowiem złożyło, że aktualne warunki, w których Aeroklub Opolski pracuje, są wyjątkowo trudne.

Potrzebna jest renowacja samej powierzchni lotniska, niezbędna jest budowa odpowiednich magazynów i warsztatów oraz jakiegos przyzwoitego ośrodka szkoleniowego. Są to główne, a równocześnie niezbędne potrzeby.

Niezbędna jest również poprawa warunków pracy oraz zwiększenie ilości nowoczesnego sprzętu latającego.

Jak więc widać, potrzeby są znaczne. Dlatego też nasz zarząd tak mocno opowiada się za kompleksowym rozwiązaniem zaplecza technicznego. Niezależnie od tego, że takie rozwiązanie jest w sumie tańsze, również realność pomocy materialnej i inwestycyjnej ze strony lokalnych władz w takim przypadku jest znacznie większa. Jesteśmy w pełni świadomi tego, że sam Aeroklub PRL nie jest w stanie pokryć naszych potrzeb. Natomiast w przygotowaniu inwestycji, dopracowaniu samej koncepcji „kompleksowego” rozwoju aeroklubu i sprecyzowaniu niezbędnych potrzeb, pomoc Aeroklubu PRL jest tutaj niezbędna.

NASZ DORÓBEK

Dorobek naszego aeroklubu w porównaniu z innymi klubami jest skromny. Tym niemniej bieżący sezon lotny daje nam dużo satysfak-

cji, bowiem świadczy o przełamaniu wieloletniej stagnacji, a rezultaty, które uzyskaliśmy, zostały osiągnięte w trudnych warunkach technicznych.

Tegoroczne wyniki Aeroklubu Opolskiego są przykładem, jak wiele można zrobić, jeśli główną uwagę skoncentruje się na społecznej pracy, na ludziach młodych, pracujących i oddanych sprawie lotnictwa. Jeśli jest także dobra atmosfera wśród pilotów i kadry, jeśli prace umiejętnie zostają połączone z działalnością innych organizacji a głównie Związkiem Młodzieży Socjali-

PRZED KRAJOWYM ZJAZDEM AEROKLUBU PRL

stycznej i Związkiem Młodzieży Wiejskiej.

Pragniemy się pochwalić wynikami uzyskanymi w bieżącym roku.

Sekcja szybowcowa, to ludzie wyjątkowo młodzi w sensie wieku i udziału w pracy klubowej. Dlatego też działalność szkoleniowa polega na zdobywaniu uprawnień do II klasy, tak aby w roku przyszłym nastąpić się na dalsze wyższe uprawnień i wyczyny. W liczbach bezwzględnych sytuacja wygląda następująco — w 1968 roku wylataliśmy na szybowcach 737 godzin w ciągu całego roku, a obecnie — jeszcze przed końcem sezonu — wylatane mamy już 880 godzin, mimo że w

klubie mamy o 3 szybowce czynne mniej niż w roku ubiegłym. Posiadamy zaledwie trzy szybowce „Mucha-100”, jedną „Muchę Standard” i dwa „Bociany”. Latamy również oszczędniej, bowiem w roku ubiegłym wylatano 156 h resursu samolotowego na potrzeby sekcji szybowcowej, czyli około 21% w stosunku do nalotu szybowcowego, a w bieżącym sezonie tylko 140 h, co stanowi zaledwie 16%. Młodzi piloci zdobyli już 12 uprawnień do lotów włączonych i 1 uprawnienie do lotów wysokościowych. Warunki do srebrnych odznak spełniło 10 pilotów, niektórzy piloci uzyskali licencje. Łącznie na szybowcach przeleciało 7 125 km, w tym po trasach zamkniętych 2 381 km. W Całorocznych Zawodach Szybowcowych o memoriał R. Bitnera zdobyto 15 300 punktów, w roku ubiegłym zaś tylko 7 452 punkty. W sekcji szybowcowej biegnie nadal intensywne szkolenie i praca.

Sekcja ta jest dobitnym przykładem, jakie rezultaty można osiągnąć, jeśli umiejętnie połączy się ofiarność i pasję w pracy. Zalety te wykazuje kierownik sekcji szybowcowej pilot **Paweł Woźniak**. Wzorem postawy sportowej jest pilot **Włodzimierz Poleszczuk**, członek prezydium zarządu Aeroklubu, a równocześnie „senior”, jak go nazywają młodzi piloci naszego klubu. Przykładem młodości i zapału, jaki przejawiają członkowie sekcji, może być pilotka **Barbara Domejko**, która rozpoczęła szkolenie w 1968 roku, a obecnie ma już ponad 300 km przelotów i zdobyła II kl. szybowcowa.

Zwracamy również uwagę na „ekonomikę” naszych lotów, co nie zawsze było mocną stroną naszego aeroklubu. Średnia liczba wylatanych godzin na 1 szybowiec wynosi dzień — 5 do 7 godzin. Było to możliwe do osiągnięcia dzięki prawidłowej eksploatacji sprzętu, poprawnej organizacji lotów, lepszej opiece technicznej ze strony mechaników. Udało się przedłużyć żywotność czterech szybowców o 340 h resursu.

W bieżącym roku rozegraliśmy VII klubowe zawody szybowcowe. Puchar zdobył wprawdzie doświadczony i starszy zawodnik pilot **Waldemar Siwy**, ale szczególnie cieszącą jest to, że czołowe miejsce w łącznej punktacji zdobyli młodzi piloci, którzy w zawodach startowali po raz pierwszy.

Podobnie w sekcji spadochronowej główny wysiłek skoncentrowano na

ludziach młodych. Sekcja ta posiada już ponad dwukrotnie więcej wykonanych skoków niż w całym roku ubiegłym. Spodziewamy się również i w tej dziedzinie dobrych wyników. Odbycie klubowe zawody są tego potwierdzeniem.

Mimo trudnej sytuacji w sprzęcie samolotowym, uzyskane rezultaty należy uznać jako bardzo pozytywne. W sekcji tej wylatano już 173 godziny, zdobyto sześć uprawnień pilotażowych i trzy uprawnienia na nowe typy samolotów. Nowością są całoroczne zawody samolotowe, w których zdobyto już 956 punktów na 1 200 planowanych. We wrześniu dla uczczenia 25 rocznicy PRL zorganizowaliśmy klubowy rajd pilotów i dziennikarzy opolszczyzny. Zwracaliśmy także dużą uwagę na przygotowanie zawodników do ogólnopolskich zawodów samolotowych.

Mamy prawo cieszyć się również z pracy kół lotniczych, a szczególnie z działalności sekcji modelarskiej, która posiada duży dorobek na skalę krajową. Nasz aeroklub był wielokrotnie gospodarzem krajowych imprez w modelarstwie. Nadal tę działalność będziemy intensywnie rozwijać.

Pragnę jednak jeszcze raz podkreślić, że największy dorobek naszego aeroklubu polega na pozyskaniu dla sportu lotniczego wielu młodych ludzi z zakładów przemysłowych, szkół i wsi. Nastąpiło to wskutek właściwej pracy z kołami lotniczymi, szerokiej pracy rekrutacyjnej w szkołach i zakładach pracy oraz akcji propagandowej.

W ciągu ostatnich dwóch lat na łamach lokalnej prasy ukazało się około 138 notatek, reportaży i publikacji, a w rozgłosie radia opolskiego problematyka lotnicza występowała 24 razy. Organizowane były liczne wycieczki przodowników pracy i nauki na lotnisko, organizowano także wiele lokalnych zawodów, pokazów itp.

Kolejnym, ważnym etapem naszego dorobku, jest ściśle i merytoryczne współdziałanie z organizacjami młodzieżowymi. Poza wspólnymi obozami, zawodami, uczestnictwem we władzach klubu przedstawiciele ZMS i ZMW, zrobiono wiele w zakresie wprowadzania problematyki lotniczej do klubów młodzieżowych. Bardzo cenimy sobie to współdziałanie, które daje wzajemne korzyści.

Bardzo pozytywnie należy wypowiedzieć się o pracownikach aeroklubu, działaczach sportowych, pomocy wielu organizacji instytucji, a szczególnie zakładów pracy.

Suma tego dorobku stanowi podstawę do tego, że na okres lat najbliższych możemy postawić sobie nowe ambitne zadania.

Załoga Aeroklubu Opolskiego na XII Samolotowe Mistrzostwa Polski (Ostrów Wlkp. 1969 r.). Od prawej: Konrad Kosek — pilot, Leonard Babiszewicz — mechanik i Jerzy Przysajko — nawigator.





Śmigłowiec Ka-26.

Zdjęcia: Ryszard Witkowski (3) oraz „Aviaeksport”.

uszkodzenia dwóch silników śmigłowiec może wylądować na zasadzie autorotacji. Długość dobiegu nie przekracza wówczas 30—40 m.

Lopaty wirnika śmigłowca są wykonane z tworzywa sztucznego, zbrojonego włóknem szklanym, metodą prasowania na gorąco. Daje to idealną powierzchnię, niski koszt produkcji, długą żywotność oraz pełną zamiennność łopat.

Kabina załogi zapewnia dobrą widoczność. Przesuwane drzwi ułatwiają opuszczenie kabiny w trudnych warunkach. Obok pilota umieszczony jest drugi członek załogi lub pasażer. W razie potrzeby każdy śmigłowiec Ka-26 może otrzymać łatwy do zdejmowania drugi komplet sterownic, co umożliwia szybkie przystosowanie maszyny do lotów szkoleniowych lub treningowych.

Fotele załogi — z regulowaną wysokością. Nawet długotrwałe loty na śmigłowcu nie powodują zmęczenia załogi dzięki łatwemu pilotażowi i wygodnej pozycji pilota. Specjalny filtr zabezpieczaabinę załogi przed dostaniem się tam chemikaliów agrolotniczych.

Benzynowy podgrzewacz o małych wymiarach zapewnia ogrzewanie powietrzem kabiny pasażerskiej oraz kabiny załogi. Śmigłowiec Ka-26 jest przystosowany do wykonywania lotów zarówno w ciągu dnia jak i nocy. Pilot ma na swoje usługi komplet nowoczesnego wyposażenia radionawigacyjnego.

W każdej wersji użytkowej śmigłowca zostawia się najmniejszy potrzebny komplet wyposażenia pokładowego, co obniża koszty eksploatacyjne i daje możliwość zwiększenia obciążenia użytecznego.

KA-26

ŚMIGŁOWIEC-KAMELEON

Mgr Inż. BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

ŚMIGŁOWIEC radziecki Ka-26 konstrukcji Nikołaja Kamowa można śmiało przyrównać do kameleona. Dzięki łatwo wymiennym elementom doczepianym do zespołu stałego (tzw. nosiciela) może on występować w następujących wersjach podstawowych: pasażerskiej, towarowej, rolniczej i latającego dźwigu.

Napęd śmigłowca składa się z dwóch silników tłokowych M-14W-26 o mocy 325 KM każdy, konstrukcji I. Wiedieniejewa. Silnik M-14W-26 budowany był specjalnie dla śmigłowca Ka-26 i różni się od poprzednich wersji większą mocą i zwiększoną niezawodnością. Umieszczenie silników na zewnątrz, z boków kadłuba, zmniejsza pracochłon-

ność okresowych przeglądów i umożliwia łatwą wymianę. Dla odjęcia silnika wystarczy wyjąć cztery sworznie i odłączyć przewody. Śmigłowiec może pracować w obszarach zapyłonych oraz w każdych warunkach klimatycznych, bez specjalnego przystosowania.

W razie uszkodzenia silnika w locie zostaje on automatycznie odłączony od przekładni, a system sterowania pozwala pilotowi szybko przejść do lotu z jednym silnikiem pracującym. Śmigłowiec Ka-26 może kontynuować lot poziomy z jednym silnikiem pracującym (z pełnym obciążeniem użytecznym), a następnie bezpiecznie wylądować, praktycznie bez dobiegu. W razie

WERSJA PASAŻERSKA

Śmigłowiec otrzymuje odejmowanąabinę towarowo-pasażerską, w której mieści się 6 pasażerów. Odchylane fotele i szeroki otwór drzwiowy pozwalają wykorzystaćabinę do przewożenia różnych ładunków. Przez luk w podłodze kabiny można wykonywać operacje ratunkowe; w tym przypadku na śmigłowcu instaluje się elektryczną wciągarkę o udźwigu do 150 kg. W kabinie śmigłowca można swobodnie umieścić dwóch chorych leżących i dwóch siedzących oraz towarzyszącego im lekarza. Śmigłowiec jest bardzo przydatny do prac zwiadu geologicznego, ponieważ w jego kabinie (lub na platformie)

Wyżej: Tablica przyrządów pokładowych. Niżej: Wnętrze kabiny pasażerskiej.



DANE CIĘŻAROWE ŚMIGŁOWCA KA-26

	Wersja pasażerska	Wersja rolnicza		Wersja towarowa	
		z opryskiwaczem	z opylaczem	z platformą	z dźwigiem
Ciężar całkowity (kg)	3 250	3 250	3 250	3 250	3 250
Ładunek użyteczny (kg)	do 900	do 900	do 900	do 1 065	do 1 100
Ciężar własny (kg)	2 180	2 216	2 216	2 085	2 050
Paliwo (kg)	360	100	100	100	100

WERSJA ROLNICZA

Śmigłowiec jest wyposażony w aparaturę dla chemikaliów ciekłych i sypkich, jak również dla nawozów mineralnych. Współosiowy układ wirników nośnych wytwarza strumień powietrza, który donosi chemikalia do wszystkich części roślin, pokrywając je równomiernie. Platforma ładunkowa ustawiona na śmigłowcu w wersji rolniczej pozwala transportować do miejsca pracy cały komplet aparatury i naziemnego wyposażenia koniecznego do stworzenia własnej bazy naziemnej.

LATAJĄCY DŹWIG

Śmigłowiec Ka-26 w roli latającego dźwigu służy do przewożenia ładunków o dużych rozmiarach.

EKONOMICZNOŚĆ

Radzieckie zjednoczenie „Aviaeksport” podaje następujące dane ekonomiczne dotyczące śmigłowca Ka-26 (w dolarach USA):

1 godzina lotu (przy nalocie 1 500 h rocznie i zasięgu operacyjnym 300–400 km) — 74,60 dol.
1 km lotu — 0,62 dol.
1 tonokilometr — 0,85 dol.
1 pasażerokilometr — 0,09 dol.
Obróbka 1 ha użytków rolnych (przy

nalocie 1 500 h rocznie i wydatku chemikaliów 250 l/ha) — 1,90 dol.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Długość z wirnikami nośnymi — 13,00 m
Długość bez wirników nośnych — 7,75 m
Wysokość — 4,05 m
Szerokość — 3,64 m
Średnica wirników nośnych — 13,00 m

Rozmiary kabiny towarowo-pasażerskiej:

Długość podłogi — 1,83 m
Szerokość podłogi — 1,25 m
Wysokość — 1,40 m
Otwór drzwiowy — 1,25 x 1,40 m
Wysokość progu — 0,37 m

Osiągi:

Prędkość max. — 170 km/h
Prędkość przelotowa — 150 km/h
Prędkość ekonomiczna — 90 km/h
Pułap — 3 000 m
Zasięg z 7 pasażerami i rezerwą paliwa na 30 min lotu — 400 km.
Długość lotu z prędkością ekonomiczną — 3,7 h.
Max. zasięg lotu z dodatkowymi zbiornikami — 1 200 km.

można ustawić dowolną aparaturę i operatora.

Generator pokładowy o mocy do 15 kW zapewnia zasilanie wielu urządzeń energią elektryczną. Małe wymiary i zwrotność śmigłowca Ka-26, w połączeniu z dużym zasięgiem lotu, otwierają szerokie możliwości przystosowania go do potrzeb zwiadu przeciwlodowego oraz do obsługi flotylli rybackich z bazą na statku.

WERSJA TOWAROWA

Śmigłowiec zamiast kabiny pasażerskiej otrzymuje platformę towarową z burtami odchylanymi do załadunku.

Śmigłowiec Ka-26 w dwóch wersjach rolniczych



Elementy wymienne śmigłowca Ka-26: kabina pasażerska i platforma towarowa



Śmigłowiec Ka-26 w akcji ratowniczej. Widoczny jest otwarty luk dolny.



SPORT SAMOLOTOWY

● Na lotnisku DOSAAF w Ługańsku odbyły się mistrzostwa ZSRR na samolotach odrzutowych. Pogoda utrudniała przebieg kolejnych konkurencji, szczególnie wykonywanie figur akrobacji w pionie. Zwycięzcą pierwszej konkurencji, polegającej na wykonaniu 10 figur akrobacji, został instruktor aeroklubu w Kursku — Władysław Celebrowski. Druga konkurencja polegała na dokładności wykonania startu, lotu po kręgu i lądowaniu na płaszczyźnie o ograniczonych rozmiarach. Pierwsze miejsce zdobył tu pilot wojskowy mjr G. Kulagin.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● W uzupełnieniu wiadomości zamieszczonej już uprzednio, podajemy szczegóły rozegranych ostatnio mistrzostw śmigłowcowych ZSRR. Z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych — mistrzostwa musiano rozpocząć od drugiej konkurencji. Polegała ona m.in. na wykonaniu zrzutu ze śmigłowca meldunku do koła o średnicy 2,5 m oraz próbie lądowania w „kojce” o wymiarach 10 x 10 m. Pierwsze miejsce i maksymalną ilość 300 punktów zdobył tu A. Pisanienko.

Druga z kolei (a pierwsza wg regulaminu) konkurencja polegała na wykonaniu lotu na małej wysokości, na dokładność pilotowania. Mistrz — „Krylla Rodiny” ufiniował w tej konkurencji specjalną nagrodę: za efektywność i elegancję pilotażu. Nagrodę tę przyznano W. Demidowowi. Znowu maksimum — 300 pkt. zdobył A. Pisanienko. Bardzo ciekawą walka toczyła się w trzeciej konkurencji: przelocie po nieznanej trasie o zamkniętym obwodzie, połączonej z lądowaniem w dwóch miejscach. Sensacyjne, trzecie z kolei zwycięstwo odniósł tu znowu A. Pisanienko. W klasyfikacji drużynowej tytuł mistrzowski wywalczyła pierwsza reprezentacja Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR.

SPORT SPADOCHRONOWY

● Spadochronowe mistrzostwa Austrii przeprowadzone zostały — wskutek złej pogody — w dwóch „ratach”: w

pierwszych dniach czerwca oraz w pierwszych dniach lipca, na lotnisku Wels. W finałach startowało 29 mężczyzn w klasie seniorów oraz 17 osób w klasie juniorów w tym kobiety. Tytuł mistrza Austrii w skokach kombinowanych wywalczył skoczek wojskowy Volk, zdobywając również tytuł mistrzowski w skokach figurowych. Mistrzem w skokach na celność lądowania został skoczek wojskowy König. W klasie juniorów mistrzostwo zdobył Gojer. W czasie mistrzostw wykonano ogółem 27 skoków w sam środek koła. W skokach na celność lądowania tytuł mistrzowski w klasyfikacji drużynowej zdobyła reprezentacja armii austriackiej.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● Włoskie zakłady Fiat przyjęły zamówienie rządowe na produkcję licencyjną 165 amerykańskich samolotów Lockheed F-104S, osiągających prędkość M=2,4.

● Dwie zachodniemieckie firmy: Messerschmitt-Bölkow i Hamburger Flugzeugbau będą po połączeniu się drugimi w Europie zachodniej pod względem wielkości zakładami lotniczymi (palmę pierwszeństwa dzierży tu francuskie zakłady Sud Aviation). W ten sposób liczba głównych producentów sprzętu lotniczego w NRF, a tym samym i wojskowego, zredukuje się do trzech. Dwaj pozostali potentaci, to zakłady Dorniera i VFW (Verreinigte Flugtechnische Werke).

● Znany amerykański wojskowy zespół akrobacyjny „Thunderbirds” zmienia samoloty, pozbywając się dotychczas używanych North American F-100 na korzyść nowocześniejszych McDonnell Douglas F-4E „Phantom II”.

● 25 września br. na terenie zakładów Sikorskiego w Stratford (USA), odbyła się ceremonia przekazania delegatom zachodniemieckiej Bundeswehry dwóch pierwszych — spośród ogólnej liczby 135 — ciężkich śmigłowców S-65. Pozostałe 133 śmigłowce zbudują zakłady Sikor-

skiego do roku 1974 w koprodukcji z zachodniemieckimi zakładami lotniczymi.

● Sześć zachodniemieckich samolotów RF-104 G wykonało grupowy przelot Atlantyku na trasie długości 9 635 km. Start nastąpił w Jever, skąd trasa prowadziła nad Szkocją, Islandią, Grenlandią, Labrador — do bazy Luke w USA (Arizona). Samoloty lądowały po drodze sześciokrotnie. W ten sam sposób dokonano przelotu powrotnego, po 4 dniach przerwy w Luke.

POLONICA

● Austriackie czasopismo lotnicze „Austroflug” zamieściło w numerze 8/8 (sierpień — wrzesień) z br. obszerny artykuł piera Friedricha Müllera, zatytułowany „Der erste Gegner der Luftwaffe”. Pierwszy przeciwnik Luftwaffe, poświęcony udziałowi polskiego lotnictwa wojskowego w walce z lotnictwem hitlerowskim podczas kampanii wrześniowej 1939 roku. Autor artykułu szczegółowo analizuje stan wyposażenia lotnictwa polskiego i niemieckiego, a następnie — niemal dzień po dniu — relacjonuje przebieg działań w powietrzu, w powiązaniu z akcją wojsk lądowych. Podkreślając wielką przewagę lotnictwa niemieckiego pod względem technicznym jak też ilości użytych samolotów, Müller kończy swój ciekawy i nacechowany sympatią oraz uznaniem dla Polaków artykuł w ten sposób: „Polskie Lotnictwo zostało pokonane, ale bynajmniej nie wyłączone z akcji. W toku dalszych działań wojennych niemiecka Luftwaffe znowu się spotkała z polskimi pilotami, latającymi w 14 dywizjonach RAF”.

Artykuł Friedricha Müllera zaopatrzonej został w fotografię polskiego samolotu myśliwskiego PZL P-7.

ROZNE

● W Pradze, w dniach 13-14 czerwca br. odbył się IV walny zjazd organizacji SVAZARM, w skład której wchodzi m. in. lotnictwo sportowe. W zjeździe uczestniczył prezydent CSRS Ludvík Svoboda oraz delegacje



Lotnisko „Tatry”

W odległości czterech kilometrów na północny zachód od Popradu znajduje się lotnisko o nazwie „Tatry”. Lotnisko położone jest u stóp Wysokich Tatr, które w odległości zaledwie 5 kilometrów strzelają w niebo najwyższymi szczytami: Gerlach (2 655 m), Łomnicy (2 632 m) i Rysów (2 499 m). Od początku lat pięćdziesiątych lotnisko objęte było komunikacją lotniczą. Początkowo port obsługiwał lekkie samoloty (Aero-45, Morava L-200), a później DC-3 i Il-14.

Wzrastający ruch turystyczny w regionie Tatr, a jeszcze szybciej rosnące potrzeby na przewozy lotnicze, spowodowały konieczność modernizacji pola wylotów, urządzeń portowych i organizacji ruchu lotniczego. W 1967 roku rozpoczęto szeroki program generalnej rozbudowy i unowocześniania portu lotniczego. Ze względu na tok prac regularny ruch lotniczy został zawieszony, utrzymano jedynie połączenia lotnicze przy pomocy aerotaxi. Obecnie prace budowlane dobiegają końca i przewiduje się, że już z początkiem 1970 r. port lotniczy „Tatry” ponownie zostanie włączony do regularnej sieci Czechosłowackich Linii Lotniczych. Tak więc turyści krajowi i zagraniczni będą mogli drogą lotniczą udać się na najbliższe Narciarskie Mistrzostwa Świata — FIS, jakie organizuje Czechosłowacja w Tatrach w lutym 1970 r.

W czasie rozbudowy lotnisko zostało znacznie powiększone. Będzie ono mogło obsługiwać ciężkie samoloty turbopropellerowe i odrzutowe. W przyszłości planuje się również przedłużyć drogę startową o dalsze 800 metrów. Zorganizowanie dogodnej i szybkiej komunikacji lotniczej z Popradem jeszcze bardziej wzbudzi turystyczne zainteresowanie Tatrami.

Dr M. Mikulski

pokrewnych organizacji z ZSRR, Polski, Węgier i NRD. Zjazd opracował szereg dokumentów, które postulują m. in.: wypracowanie koncepcji ściślejszego powiązania działalności lotnictwa z życiem społeczeństwa, zaplanowanie wspólnie z innymi organizacjami i instytucjami naukowymi długofalowego rozwoju lotnictwa sportowego i spadochroniarstwa i wyrównanie rozwoju w/w dziedzin w Czechach i na Słowacji.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● Indyjskie linie lotnicze „Air India” zamówiły w USA trzy olbrzymie samoloty Boeing-747, w wersji B (ulepszonej).

● Towarzystwa „Air France”, „Alitalia”, „Lufthansa” i „Sabena” utworzyły wspólną

organizację techniczną obsługi i remontu mających wejść do eksploatacji na ich liniach samolotów Boeing-747. Umowa przewiduje, że wszelkie sprawy dotyczące płatowców weźmie na siebie „Air France”, silników — „Lufthansa”, zaś wyposażenia i oprzyrządowania — „Sabena” i „Alitalia”.

● Od października ub.r. pasażerowie dalekodystansowych linii brytyjskich BOAC otrzymują w samolotach nowe czasopismo „Welcome Aboard” (Witamy na pokładzie). Czasopismo to ukazuje się co dwa miesiące, zaś nakład każdego numeru wynosi 1,6 mln egzemplarzy. Zadaniem pisma jest dostarczenie pasażerom informacji z dziedziny przemysłu, techniki i nauki oraz dobrej rozrywki, czemu mają służyć żywo pisane reportaże, krótkie opowiadania oraz dział krzyżówek i różnego rodzaju szarad.

Pasażer za burtą!

53-kilogramowa pneumatyczna łódź ratunkowa już jest na falach morza. 26 pasażerów samolotu pasażerskiego Boeing-707, który przymusowo wodował, znalazł w niej za chwilę ratunek. W innych tego rodzaju łodziach — uratuje się reszta pasażerów. Są to oczywiście tylko ćwiczenia. Na zdjęciu z prawej — śmigłowiec ratowniczy zabiera pasażerów łodzi i przy użyciu specjalnej siatki transportuje ich w bezpieczne miejsce.

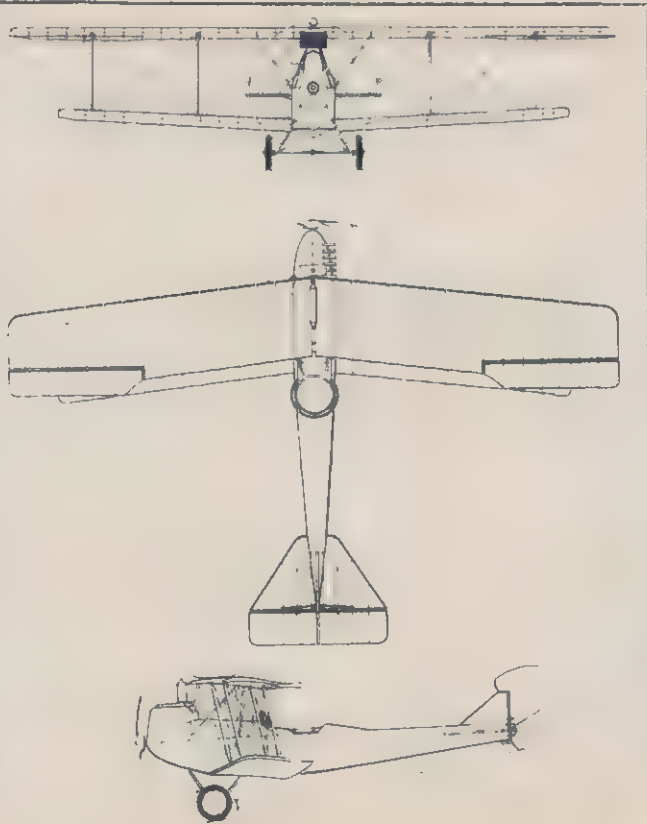


LOHNER B/C

Przed wybuchem pierwszej wojny światowej wieść o Jakubie Lohner rozpoczął budowę samolotów wojskowych. W roku 1913 wytwórnię opuścił dwupłatowiec ze 100-konnym silnikiem Austro-Daimler. W chwili rozpoczęcia działań wojennych lotnictwo austro-węgierskie dysponowało już pewną liczbą samolotów typu „Lohner-B”. Dla celów szkoleniowych zbudowano wersję „C” z silnikiem o mocy 85 KM. W roku 1915 pojawił się w oddziałach lotniczych nowy typ oznaczony symbolem „E”. Miał on silnik Mercedes 100 KM. W latach 1915 — 1916 do najpopularniejszych należał typ „C-I” (pokazany na rysunku). Samolot ten przeznaczony był przede wszystkim do rozpoznania powietrznego.

Załoga: 2 osoby, prędkość maksymalna 137 km/h. Podstawowe dane: rozpiętość — 13,47 m, długość — 7,90 m, ciężar własny — 820 kg, ciężar całkowity — 880 kg. Wersja B-1, nie miała uzbrojenia. W wersji C-1 samolot miał 1 karabin maszynowy.

P. E.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKietowa

30 września odbyła się w ośrodku kosmicznym na Przylądku Kennedy'ego konferencja prasowa z udziałem Charlesa Conrada, dowódcy statku „Apollo-12”, którego start ma nastąpić 14 listopada br.

Mówiąc o zbliżającej się wyprawie na Księżyc, Conrad oznajmił, że zgodnie z ustalonymi planami, wraz z Alanem Beane'em mają wylądować na Księżycu w strefie Oceanu Burz w dniu 19 listopada o godz. 7 min. 57 (czasu warszawskiego). Spędzą oni na powierzchni Srebrnego Globu prawie półtora dnia i w tym czasie odbędą dwa spacery trwające po 3 i pół godziny, oddalając się od swego pojazdu na odległość ok. 800 m. W tym samym czasie Richard Gordon będzie krążył po orbicie księżycowej na pokładzie macierzystego statku „Apollo-12”.

Załoga „Apollo-12” ma przywieźć na Ziemię kamerę telewizyjną i trzy inne fragmenty sondy „Surveyor-3”, która wylądowała na Księżycu przed dwoma i pół laty. Oczekują na to naukowcy, którzy chcą ustalić, jakim zmianom uległy części wystawione na tak długie działanie najróżniejszych czynników na powierzchni Księżyca. Jak zaznaczył Conrad, powodzenie tej próby zależy od tego, w którym miejscu wyląduje „Apollo-12”.

Wyprawa księżycowa przy wykorzystaniu rakiet typu „Saturn-V” wymaga ogromnych ilości paliwa. Wymienić warto, że paliwo dostarczane jest na miejsce startu w 25 000-litrowych pojemnikach umieszczonych na transporterach samochodowych. Pojemniki te zbudowane są na zasadzie termosu. Przed startem „Apollo-12” dostarczono na Przylądek Kennedy'ego 1,9 mln litrów płynnego tlenu i 3,7 mln litrów płynnego wodoru.

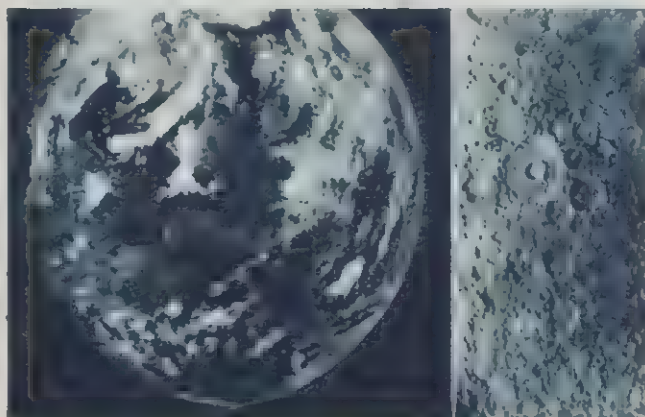
Planowany na rok 1972 start orbitalnej pracowni NASA przewiduje najpierw wyrzucenie bezzałogowego obserwatorium astronomicznego, a w dzień później dostarczenie na orbitę ziemską trzech astronautów, którzy mają przebywać w Kosmosie około 28 dni. Wysokość lotu 350 km. W przyszłości podejmowane mają być wyprawy orbitalne trwające 30 dni.

Niedawno w Salzburgu (Austria) odbyło się doroczne zebranie austriackiego towarzystwa astronautycznego i 18 kongres Towarzystwa Astronautycznego im. Hermanna Obertha (działającego na terenie NRF). Kongres zgromadził 400 naukowców i około 150 dziennikarzy z różnych państw. W obradach uczestniczyli 76-letni H. Oberth, jeden z pionierów astronautyki. W roku 1923 Oberth opublikował książkę pod tytułem „Rakieta w przestrzeni międzyplanetarnej”. W pra-

cy tej Oberth zdefiniował zadania i możliwości przyszłych wypraw kosmicznych.

Dnia 6 października z terenu ZSRR wyrzucono nowego sztuczny satelitę Ziemi. Jest to satelita służący potrzebom meteorologii. Nosi nazwę „Meteor”. Jak wynika z pierwszych informacji napływających z ośrodka koordynacyjnego, aparatura zainstalowana na pokładzie sputnika działa bez zarzutu. Wkrótce spodziewane są pierwsze seanse łączności i transmisja obrazów chmur.

Pierwsze próbki podłoża księżycowego zostały już dostarczone, zgodnie z zapowiedzią, uczynom kilku państw. I tak 25 mg materii księżycowej otrzymał jako pierwszy profesor Geiss z uniwersytetu w Bernie (Szwajcaria). Na liście uczonych, którzy otrzymają próbki, znajdują się 142 osoby. Dwaj uczeni amerykań-



Zdjęcie Ziemi dokonane z wysokości 70 tys. kilometrów przez radziecką sondę „Sonda-7”. Z prawej wycinek zdjęcia powierzchni Księżyca, sfotografowanego z wysokości 19 tys. km.

scy, którzy prowadzą podstawowe doświadczenia, otrzymali największą ilość materii, bo aż 3,4 kg.

Dr George Mueller, gen. Samuel Phillips i George Haze są pierwszymi odznaczonymi niedawno ustanowioną nagrodą NASA, przeznaczoną dla osób wyróżniających się w realizacji programu Apollo.

6 listopada ma być wyrzucony sztuczny satelita zachodnoniemieckiej produkcji, znany pod mianem „Azur”. Satelitę wyniesie na orbitę ziemską pojazd rakietowy typu „Scout”.

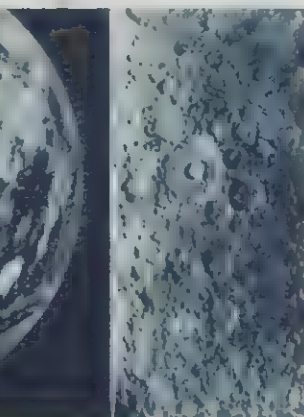
40 kongres medycyny kosmicznej odbył się w dniach 5-8 maja w San Francisco. Udział w kongresie wzięło 216 lekarzy z całego świata. Wśród referatów szczególną uwagę zwrócił wykład dr. C. A. Berry'ego, kierownika medycznego programu „Apollo”. Następny kongres zwołany został na 27-30 kwietnia 1970 roku do Saint-Louis. (USA).

W końcu roku 1970 zapowiadany jest start próbny rakie-

ty „Europa” z terenu centrum kosmicznego w Gujanie francuskiej. Obecnie technicy rozpoczęli wstępne prace związane ze startem.

Wśród licznych wypowiedzi związanych z przyszłością lotów kosmicznych na uwagę zasługuje wypowiedź von Braun. Powiedział on ni mniej ni więcej tylko to, co przytaczamy: w roku 1978 prezydent USA będzie mógł polecieć w Kosmos — bez najmniejszych kłopotów. Kto zresztą wie, może i przyszłe konferencje międzynarodowe odbywać się będą gdzieś w przestrzeni kosmicznej.

Trzechsetny sztuczny satelita radziecki z serii „Kosmos”, który wyrzucony został w dniu 24 września, wzbudził ogromne zainteresowanie specjalistów na całym świecie. Imponujący program badań przestrzeni kosmicznej, rozpo-



częty w ZSRR w roku 1962, trwa nieprzerwanie.

Jak wynika z oświadczeń oficjalnych osobistości rządu francuskiego, w roku przyszłym należy spodziewać się rozszerzenia niektórych prac związanych z badaniem przestrzeni kosmicznej. Przewidywane są prace nad satelitami telekomunikacyjnymi, ale przede wszystkim zapowiedziano zwrócenie bacniejszej uwagi na młodzież — entuzjastów techniki rakietowej i astronautyki. Obecnie w klubach astronautycznych, pracujących pod kierownictwem CNES (Narodowego komitetu do spraw badania przestrzeni kosmicznej), zgromadzano około tysiąca młodych ludzi. Budują oni i próbują małe rakiety, uczą się obsługi startu i dokonywania pomiarów. Wkrótce zostaną wydane specjalne publikacje informacyjne i naukowe, przeznaczone zarówno dla nauczycielstwa jak i młodzieży. Przewiduje się ponadto wprowadzenie do szkół programów bardziej związanych z fizyką kosmiczną. Chodzi szczególnie o ostatnie klasy szkół średnich.



Olga Klepikowa

Czołowa szybowniczka Związku Radzieckiego lat trzydziestych i jednocześnie rekordzistka międzynarodowa, Olga Klepikowa, zaczęła latać w 1934 roku. W tym bowiem roku, jako siedemnastoletnia dziewczyna, zapisała się do sekcji szybowcowej aeroklubu moskiewskiego mieszczącego się na lotnisku w Tuszynie. Instruktorem jej był jeden z doskonałych instruktorów i pilotów wyczynowych Iwan Kartaszow.

Olga Klepikowa wykazała wielkie zdolności w nauce latania. Płonne loty początkującej pilotki były zapowiedzią wchodzącej gwiazdy szybownictwa radzieckiego. Jej sport zaczął się od lotów w rejonie lotniska tuszyńskiego, a kończył na dalszych przelotach na potężnym wschód od Moskwy. Wreszcie nadszedł 6 czerwca 1939 roku, dzień, w którym Olga Klepikowa ustanowiła doskonały na owe czasy rekord szybowcowy. Figurował on w tabeli rekordów międzynarodowych FAI przez trzydzieści lat.

Dnia 6 czerwca 1939 roku Klepikowa wykonała przelot na odległość 749,2 km. Pokonała ona trasę Moskwa — Stalingrad w linii prostej, na szybowcu jednomiejscowym konstrukcji Olega Antonowa „Rot-Front-3”.

Rok później, w 1940 roku, w czasie trwania XV Szybowcowych Mistrzostw

Związku Radzieckiego Klepikowa wspólnie z pasażerką Bardną ustanowiła kolejny rekord międzynarodowy, tym razem na szybowcu dwumiejscowym. Przelot wykonany został w linii prostej na trasie Tula — Konotop.

Klepikowa uczestniczyła w pokazach centralnych nad lotniskiem w Tuszynie. Między innymi brała udział w locie wleczonym jedenastu szybowców za samolotem dwusilnikowym. Była wówczas jedyną kobietą wśród lecących wówczas pilotów szybowcowych.

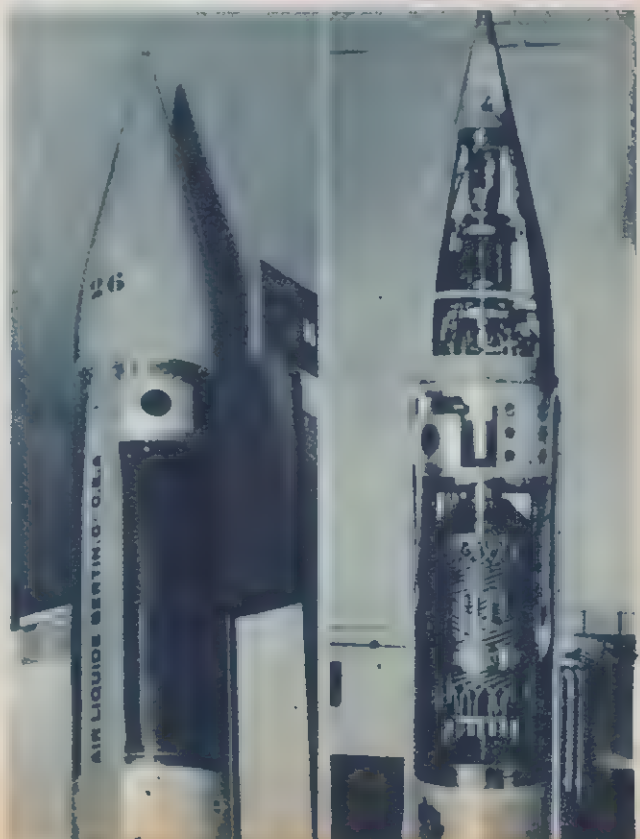
Wojna przekreśliła dalsze plany sportowe znakomitej pilotki. Zgłosiła się jako ochotnik na front. Nie zgodzono się. Została pilotem doświadczałym. Była pilotem fabrycznym. Oblatywała samoloty myśliwskie I-16 i często odprowadzała je do jednostek, przekazując w ręce pilotów frontowych.

Aktualnie Olga Klepikowa mieszka w Kijowie i nadal interesuje się lotnictwem, a przede wszystkim szybownictwem. (m)



Francuskie rakietki sondujące

Znane zakłady francuskie „Bertin” opracowały niedawno wyposażenie naukowe dla rakiet meteorologicznych. Ponizej na zdjęciach pokazano osłonę i wnętrze głowicy rakietki sondującej typu PG-461, zaprojektowane przez wytwórnię Bertin. Wyposażenie to zademonstrowano na paryskiej wystawie sprzętu przeznaczanego do pomiarów meteorologicznych. Głowica ma długość 2,6 m, średnicę 8,4 m i masę 180 kg. Wyrzucające przyspieszenie do 40 g. W dolnej części wyposażenia widoczny jest rurkowy zbiornik płynnego neonu. Rakietka z tym wyposażeniem ma działać w zakresie do 70 kilometrów wysokości. Na marginesie sondażu atmosferycznego warto wspomnieć, że w Moskwie w końcu bieżącego roku zbierze się mieszana radziecko-francuska komisja, której zadaniem będzie ustalenie dalszej współpracy obu państw w dziedzinie wspólnego prowadzenia obserwacji i badań górnych warstw atmosfery dla potrzeb meteorologii.



ZAGADKA dla znawców

Na pierwszy rzut oka mogą to być cyrany, dynie lub inne owoce. Dopiero po bliższym zapoznaniu się ze zdjęciem można zaobserwować ludzi stojących obok olbrzymich powłok. Istotnie, są to bowiem powłoki balonów-sond wyprodukowane w Związku Radzieckim. Obok rakiet, które sięgają w górne rejony atmosfery, balon-sonda wykorzystywany jest przez meteorologów do wysokości około 30 kilometrów. Na zdjęciu — balony wykonane przez wytwórnię materiałów gumowych w Kazaniu.

Zdjęcie: „Ogoniok”



PONAD 1000 UCZESTNIKÓW ŚWIĘTA LATAWCA W GDAŃSKU



Wielkie latawce skrzynkowe dostarczali na lotnisko tatusiowie zawodników (zdjęcie z lewej).

Z prawej: Ten latawiec zdobył specjalną nagrodę za staranną dekorację reklamującą WSS.



JEST rzeczą powszechnie znaną, że Jesienne Zawody Latawców w Gdańsku są największą imprezą dla dzieci i młodzieży Wybrzeża. W tym roku udział we wspólnej zabawie wzięło 1060 młodych zawodników, co jest absolutnym rekordem w 10-letniej historii trójmiejskiego „święta latawca”. Wielosięczna rzesza widzów miała co podziwiać, bo trzeba przyznać, że z każdym rokiem latawce są coraz piękniejsze i oryginalniejsze. Oto relacja z tej wielkiej imprezy:

28 września 1969 roku, godzina 9.30, lotnisko we Wrzeszczu. Organizatorzy otwierają bramę wejściową. Kilkuset bardziej niecierpliwych zawodników wbiega na teren aeroklubu. Każdy zawodnik otrzymuje bon na torebkę ze słodyczami i kolorowy, pamiątkowy znaczek. To bezpłatne upominki od gdańskiego oddziału WSS „Społem”. Teraz trzeba przedelfować przed komisją sędziowską, na czele której stoi znany modelarz, artysta-plastyk mgr Janusz Piuk. Sędziowie ledwie mogą nadążyć z notowaniem numerów wyróżniających się latawców.

Ale czego tu nie ma! Są wielkie konstrukcje w kształcie samolotów i rakiet, przemyślnie wykonane skrzynki, latawce przypominające ptaki w locie, różnego rodzaju gwiazdy, a jako że zawody odbywają się nad Bałtykiem, nie brakuje nawet okazałych... ryb. Ale jest jeszcze jeden czynnik podnoszący walory

plastyczne latawców. Otóż fakt, iż XI Jesienne Zawody Latawców przypadają w okresie obchodów 25-lecia Polski Ludowej, 100-lecia spółdzielczości spożywców „Społem” i 40-lecia Aeroklubu Gdańskiego, dał młodzieży asumpt do wykazania się swoją inwencją twórczą. Oglądamy latawce ozdobione konturami granic Polski, barwami narodowymi, godłem ojczystym, okolicznościowymi napisami: „25 lat PRL”, „Trzymamy straż nad Odrą, Nysą i Bałtykiem”. Są emblematy „Społem”, białoczerwone szachownice, wizerunki samolotów i szybowców skonstruowanych w Polsce Ludowej, a także serdeczne słowa: „Niech żyje Aeroklub Gdański!”

W powietrzu szybuje coraz więcej „papierowych ptaków”. Honorowy gość imprezy, sekretarz Wojewódzkiego Komitetu FJN w Gdańsku mgr Antoni Juriew, patrząc w górę na kolorowe, mieniące się w słońcu latawce, pięknie określił, że to prawdziwe kwiaty nieba. Niektórzy zawodnicy mają mniej powodów do zachwyty. Silny wiatr, który dmie chwila mi z prędkością 80 km/godz, zrywa słabsze sznurki, płacze latawce, rozbija je o ziemię. Inne, unoszone wiatrem; lecą hen nad miasto. W niejednym oku dziecka pojawiają się łzy. Tyle pracy, starań, nadziei na sukcesy, a tu taki pech. Ale emocje są silniejsze od zmartwień. Przecież na każdych zawodach są zwycięzcy i pokonani. A zresztą w przyszłym roku znów spotkamy się na lotnisku.



Pierwsza próba wiatru. Startuje latawiec wieloboczny — płaski o płóciennym pokryciu.

Więc nie ma co spuszczać nosa na kwintę. Lepiej popatrzeć co się dzieje.

Oto właśnie startuje Jak-13, pilotowany przez Eugeniusza Kołłątaja, w celu dokonania pomiarów wysokości najwyższej unoszących się latawców. Po zatoczeniu kilku kręgów, z samolotu płyną meldunki: „Wysokość 500 metrów. Duży latawiec skrzynkowy oznaczony numerem 69”. A po chwili: „Latawiec płaski, numer 530. Wysokość 470 m”. To są największe wysokości. Nieco niżej jest już całe stado latawców. Ale ci na zielonej murawie nie tracą jeszcze nadziei. Tatusiowie, mamusi u-

dzielają pociechom cennych rad: „Popuszczaj szybko sznurek, może jeszcze zdążyysz!”, „Biegnij z latawcem, to nabierze wysokości!”, „Fachowe uwagi niewiele już chyba pomogą. Po prostu jest trochę za późno. Pewien pan w średnim wieku przejął sznurek we własne ręce. Nie wywołało to entuzjazmu synka, który ciągnie ojca za połę marynarki i natarczywie się domaga: „Tato, daj po-trzymać sznurek!”. Walka trwa aż do momentu lądowania samolotu.

Po kilkunastu minutach wszystko jest już jasne. Ireneusz Zapaśnik z Aeroklubu Gdańskiego ogłasza wynik zawodów: w kategorii latawców skrzynkowych zwyciężył Jerzy Gołębiowski, 11-letni uczeń szkoły podstawowej nr 71 w Gdańsku. Dwa następne miejsca zajęli Witold Siejak i Olgierd Pawłow. W konkurencji latawców płaskich I miejsce zdobył Jacek Stachowski, uczeń szkoły podstawowej nr 3 w Sopocie, przed Jackiem Krauze i Januszem Zimnochem.

Ponad 50 uczestników zostaje wyróżnionych za staranność i pomysłowość w budowie i dekoracji latawców. Piękne nagrody: sprzęt sportowy, skrzynki narzędziowe do majsterkowania, książki, gry towarzyskie wręczają protektorzy zawodów: sekretarz WK FJN mgr Antoni Ju-

riew, sekretarz Prez. MRN w Gdańsku mgr Franciszek Wojtyła, wiceprezes gdańskiego oddziału WSS „Społem” Eugeniusz Janiak, przedstawiciel wydziału oświaty Prez. MRN Henryk Jezierski. A więc do zobaczenia na XII Jesiennych Zawodach Latawców...

Jeszcze kilka refleksji. Jakże są przyczyny, które przysparzają gdańskiej imprezie tylu entuzjastów? Wydaje się, że zawody są popularne dzięki temu, iż odbywają się systematycznie już od 10 lat. Ich współorganizator — popołudniowa gazeta „Wieczór Wybrzeża” — poświęca na swoich łamach wiele miejsca sprawom technicznego wychowania młodzieży, systematycznie popularyzuje modelarstwo, lotnictwo sportowe. Redakcja przyjeżdża również na siebie miły, choć — prawdę mówiąc — nieco kłopotliwy obowiązek przyjmowania zgłoszeń do zawodów. Nazwisko każdego uczestnika wraz z jego numerem startowym zostaje opublikowane w gazecie. W ten sposób młodzież może wcześniej wymalować swoje numery na latawcach, zaś organizatorzy, w samym dniu imprezy, pozbawiają się najbardziej kłopotliwej formalności, co przy masowym udziale młodzieży ma ogromne znaczenie. Są to niewątpliwie korzyści propagandowe i organizacyjne.

Ale nie jedyne. W Gdańsku udało się pozyskać dla idei latawcowego majsterkowania szerokie grono przyjaciół, którzy corocznie uczestniczą w zawodach, nadając im w ten sposób odpowiednią rangę, fundują nagrody, prowadzą działania ułatwiające młodzieży spędzanie wolnych od nauki chwil na kształcącej zabawie. Mam tu na myśli zarówno działaczy „Społem” jak i przedstawicieli władz miejskich oraz instytucji i organizacji społecznych. Ten szeroki aktywny docenia walory wychowawcze zawodów latawcowych nie tylko w słowach, dając tym samym piękny przykład rzetelnego zainteresowania problemem pożytecznego wypełnienia wolnego czasu dzieci i młodzieży. Za to warto skierować pod ich adresem serdeczne słowa uznania i podzięk.

ZDZISŁAW LABĘDZKI



Radiomodele

na starcie XXXIV mistrzostw w Krośnie

BEZ wątplenia najciekawszą konkurencją tegorocznych XXXIV MPML były zawody modeli zdalnie kierowanych. Przed rozegraniami właściwych mistrzostw w Krośnie, przeprowadzono w Jeżowie Sudeckim rozgrywkę w klasie modeli szybowców na zboczu, która będzie omawiana w oddzielnym artykule.

W Krośnie, w dniu 18.9 br. rozegrano konkurencję w klasie F3D — modeli szybowców jednoczynnościowych. Jest to chyba najmniej atrakcyjna klasa modeli zdalnie kierowanych, ze względu na mało skomplikowany program figur, w którym zawodnicy mają niewiele pola do popisu. Istnieje tendencja, chyba słuszną, aby od przyszłego roku zastąpić tę konkurencję znacznie ciekawszymi zawodami motoszybowców. Mistrzem Polski w tej klasie został mgr inż. Bogusław Spunda z Aeroklubu Warszawskiego, startujący dużym i dość powolnym modelem, wyposażonym w aparaturę Variophon — Varioton. O zwycięstwie tego zawodni-

ka zadecydowała precyzja wykonywanych figur oraz celność lądowania na punkt. Na drugim miejscu uplasował się Jan Bury (Aeroklub Poznański), demonstrujący model znany już od kilku lat.

Dnia 19.9. przeprowadzono rozgrywkę w najsłabiej obsadzonej konkurencji — F3C — modeli silnikowych o sterowaniu jednoczynnościowym. Startowało tu zaledwie 6 zawodników. Miłą niespodzianką było tu zwycięstwo młodego debiutanta z Aeroklubu Warszawskiego — Andrzeja Chodowskiego, który potrafił wyprzedzić bardziej rutynowanych zawodników z Aeroklubu Gdańskiego, którzy dotąd z reguły plasowali się na pierwszych miejscach w tej klasie.

Chodowski startował dość lekkim górnopłatem, sterowanym aparaturą Variophon-Varioton i wyposażonym w silnik Supertigre ST-35 ze sterowanymi obrotami (przepustnica wykonana własnoręcznie przez zawodnika). Sukces tego zawodnika polegał głównie na tym, że wykony-

wał on figury na stosunkowo niewielkiej i stałej wysokości, podczas gdy jego konkurenci „kręcili” program na wznoszeniu i jego końcowa faza odbywała się bardzo wysoko.

Gwoździem programu była rozegrana w dniu 20.9 konkurencja w klasie F3A — modeli silnikowych o sterowaniu wieloczynnościowym. Aczkolwiek w tej klasie znajdujemy się jeszcze daleko w tyle za czołową światową, to jednak z przyjemnością można tu odnotować systematyczne postępy. W niemalym stopniu przyczynił się do tego import przez APRL kilku egzemplarzy aparatów o sterowaniu proporcjonalnym.

Pierwsze miejsce zajął uczestnik tegorocznych Mistrzostw Świata w NRF — Sylwester Kujawa z Aeroklubu Poznańskiego. Choć zawodnik ten nie osiągnął sukcesu w walce sportowej ze światową czołową, to jednak wydaje się, że wyniesione z porażki doświadczenia nie poszły na marne. W drugim locie Kujawa napotkał „zakłócenia w eterze” i nie mógł ukończyć programu, toteż zwycięstwo jego wypadło znacznie mniej przekonująco niż można było tego oczekiwać przy wykonaniu wszystkich trzech obowiązujących lotów.

Drugim w kolejności był Kazimierz Ginalski z Aeroklubu Podkarpackiego, co dla nikogo nie było niespodzianką, gdyż zawodnik ten od dłuższego już czasu plasuje się w czołówce. Bardzo poważne postępy, rokujące nawiązanie równorzędnej walki z Kujawą na następnych mistrzostwach, poczynili zdobywcy III i IV miejsca — Ireneusz Pudelko z Aeroklubu Krakowskiego i Edmund Osiński z Aeroklubu Warszawskiego. Zwracały uwagę ich nowe modele o rozwiązaniach odzwierciedlających najnowocześniejsze tendencje w tej kategorii, zarówno pod względem rozwiązań aerodynamicznych, jak i konstrukcyjnych. Sądymy, że plany tych modeli zostaną niedługo opublikowane. Start Osińskiego był mocno pechowy, gdyż — nie mogąc uruchomić silnika w przewidzianym czasie — miał on jeden lot zaliczony z wynikiem zerowym. Gdyby nie to niepowodzenie, bardzo prawdopodobne było uplasowanie się tego zawodnika o dwie lokaty wyżej, biorąc pod uwagę jakość wykonywanych figur.

Cała czołówka startowała na aparaturach proporcjonalnych „Digital”, 14-kanalowych i silnikach „Supertigre”.

Wyniki czołówki w klasie F3D

1. Bogusław Spunda — Aeroklub Warszawski — 2 854 pkt.
2. Jan Bury — Aeroklub Poznański — 2 552 pkt.
3. Mirosław Józwiak — Aeroklub Wrocławski — 2 073 pkt.

Wyniki czołówki w klasie F3C

1. Andrzej Chodowski — Aeroklub Warszawski — 3 386 pkt.
2. Józef Kurzawski — Aeroklub Gdański — 2 281 pkt.
3. Ryszard Pyrz — Aeroklub Gdański — 2 713 pkt.

Wyniki czołówki w klasie F3A

1. Sylwester Kujawa — Aeroklub Poznański — 2 210 pkt.
2. Kazimierz Ginalski — Aeroklub Podkarpacki — 1 687 pkt.
3. Ireneusz Pudelko — Aeroklub Krakowski — 1 438 pkt.

Antoni Wąsowski, zwycięzca w klasie F1A1, pozuje ze swoim modelem i daniską parasolką.

KRAJOWE ZAWODY LOK MODELI SZYBOWCÓW

Krajowe Zawody LOK modeli szybowców, rozegrane w ostatnich dniach września w Elku, były interesującym spotkaniem lok z okolic wojewódzkich LOK, m.in. woj. warszawskiego, Bydgoszczy, Zielonej Góry, Kielc i Wrocławia. W zawodach startowało ogółem 38 zawodników i 42 modele.

Pierwsza kolejka startów w klasie F1A1 zapowiadała słabe wyniki. Porywisty wiatr młota modelami na hoku i w locie. Ponadto lekkie modele mają wyraźne trudności z odczepieniem się z hoku. O sukcesie decyduje czysty przypadek — chwilowy spadek prędkości wiatru i trafienie na jedną z niewielu baniek termicznych. Jednak nie same przypadki rządzą światem, o czym przekonujemy się po starcie Antoniego Wąsowskiego (woj. warszawskie, Minsk Maz.). Dodatkowo obciążony model ze zmniejszonym wzniosem skrzydła — mimo gęstej mżawki — doskonale daje sobie radę z wiatrem i deszczem. Wynik — 180 pkt. A więc jednak można uzyskać dobre wyniki nawet w tak niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Wyniki końcowe (po 3 startach) w klasie F1A1 przedstawiają się następująco: 1. Antoni Wąsowski (woj. warszawskie) — 338 pkt., 2. Krzysztof Stojek (Zielona Góra) — 205 pkt., 3. Stanisław Kruszyński (Bydgoszcz) — 190 pkt., 4. Bogdan Wachlaczko (woj. warszawskie) — 180 pkt., 5. Zbigniew Wiech (Kielce) — 178 pkt. Casus Wąsowski: instruktor modelarstwa, z zawodu ślusarz. Młody, osiemnastoletni człowiek, o nieprzeciętnej inteligencji i wielu zainteresowaniach. Odnosi sukcesy w startach z modelami szybowców i modelami samochodów. Obserwując jego starty, odbieramy wrażenie, że sportowiec ten przemyslał to co robi — działa celowo, co zresztą zawsze potwierdzają uzyskiwane przez niego wyniki.

Starty w klasie F1A1 przebiegają w tempie, jak na wojskowym lotniku. Wyholowanie i odczepienie. Zwarowany taniec spranych deszczem modeli. Gwałtowne spirale i duszenia, spowodowane podmuchami wiatru.

Pod względem rozwiązań konstrukcyjnych modele charakteryzują się klasycznymi proporcjami i rozwiązaniami technicznymi, na co ma niewątpliwie wpływ młody wiek zawodników, którzy nie doszli jeszcze do samodzielnego konstruowania eksperymentalnych modeli i projektowania nowych rozwiązań technologicznych.

W klasie F1A uzyskano m.in. następujące wyniki: 1. Ryszard Redlicki (Łódź) — 438 pkt., 2. Jan Sokołowski (woj. warszawskie) — 431, 3. Bogdan Kołodziej (Zielona Góra) — 417, 4. Roman Polak (Kielce) — 338, 5. Bogdan Wachlaczko (woj. warszawskie) — 264.

Punktacja zespołowa (punkty dwóch najlepszych zawodników ekipy w poszczególnych klasach) przedstawia się następująco: 1. woj. warszawskie — 1998 pkt., 2. Zielona Góra — 1551 pkt., 3. Kielce — 1295 pkt. Na dalszych miejscach ekipy Bydgoszczy, Łodzi i Wrocławia.

Analizując przebieg zawodów w Elku, należy podkreślić doskonałe opanowanie przez większość zawodników techniki startów, staranne na ogół wykończenie i malowanie modeli, czym szczególną uwagę zwracała na siebie ekipa Kielc. Nie można także pominąć sprawną organizację zawodów — m.in. dostarczono zawodnikom na lotnisko gorącą kawę, kanapki i biszkopty.

Funkcję kierownika sportowego zawodów pełnił Franciszek Werasko z ZW LOK w Białymstoku. Głównym sędzią był Marian Łoza z Lublina.

W godzinach wieczornych w świetlicy LOK dyrektor biura Zarządu Wojew. LOK w Białymstoku wręczył zwycięzcom zawodów nagrody i dyplomy, życząc modelarzom dalszych sukcesów w budowie modeli i startach.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

RYSZARD GAWOR



Na zdjęciach — z lewej Bogusław Spunda, zwycięzca w kategorii szybowców. Z prawej — Kazimierz Ginalski, zajął drugie miejsce w akrobacji. Poniżej: Ireneusz Pudelko, który zajął trzecie miejsce w akrobacji. Zdjęcia: J. Michalski



Dokończenie z 8-ru 12 pracy napisanej przez red.
Mieczysława Kowalskiego na konkurs dziennikar-
ski VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilo-
tów.

Stanisław Skarżyński — adiutant Kieżuna. Wybrał go, bo Skarżyński był zdyscyplinowa-
nym i zdolnym uczniem o olbrzymich ambi-
cjach i lotniczej odwadze. Mimo pewnej nie-
sprawności nogi posiadał nadzwyczajne wyczu-
cie sterów. Późniejsza wielka sława światowa.
Ten znakomity pilot wyruszył w 1931 r. z War-
szawy przez Bałkany, Egipt, Sudan do Kogga,
lądując pod równikiem w Elizabethville. Lot na
polskim samolocie PZL-12 stanowił doskonałą
propagandę polskich skrzydeł na afrykańskiej
trasie przelotu, równej odległością słynnemu
lotowi do Tokio.

W dwa lata później cały świat zelektryzowa-
ła nowa wiadomość — Skarżyński przeleciał
Atlantyk na małym turystycznym samolocie
polskiej konstrukcji RWD-5 bis. Po 18 godzi-
nach lotu wylądował w miejscowości Maceio
(Brazylia) w dniu 8 maja 1933, bijąc nowy re-
kord międzynarodowy odległości przelotu bez
lądowania — 3582 km.

I Franciszek Żwirko. Któż o nim nie słyszał
Bardzo zdolny. Kieżun, jako jednemu absol-
wentowi w dotychczasowej historii szkoły, po-
wierzył mu funkcję instruktora. Żwirko jednak
pociągało lotnictwo sportowe. Nic więc dziwnego,
że w r. 1929 ustanawia rekord wysokości na
polskim samolocie RWD-2. W trzy lata później
w 1932 wspólnie ze Stanisławem Wigurą zwy-
ciężają w Międzynarodowych Zawodach Samo-
lotów Turystycznych, zwanych popularnie
Challenge, na polskim samolocie RWD-6.

Zwycięstwo to było jednocześnie sukcesem
polskiego przemysłu nad potęgami przemysłowy-
mi zachodniej Europy. Polska natomiast jako
zwycięzca była w 1934 roku organizatorem kolej-
nego Challenge'u. Po raz drugi, tym razem na
mecie w Warszawie, triumfują Polacy — Jerzy
Bajan i Gustaw Pokrzywka na samolocie
RWD-9.

Do dziś jeszcze dawni piloci piszą do niego
listy, z różnych zresztą kontynentów.

I rok 1926. Znowu pamiętna data dla Jana
Kieżuna. Z wielu różnych względów. Data bar-
dzo zresztą nieprzyjemna. W tym to roku szko-
ła lotnicza zostaje przeniesiona do Krosna, a w
Bydgoszczy powstaje centralna szkoła mecha-
ników. Kieżun natomiast rozkazem dowództwa
wojsk lotniczych mianowany zostaje dowódcą
4 pułku lotniczego w Toruniu. W tym to samym
roku „dziadek” Piłsudski wyrusza ze swoimi
legionami z Sulejówka na Warszawę. Ówczesny
rząd wzywa kieżunowskie eskadry na pomoc.
Wysłał dwie, pod dowództwem pilota kpt. Bo-
janowskiego.

Drogo zapłacił za ten krok, za wykonanie je-
szcze jednego wojskowego rozkazu w swoim
życiu.

Po pewnym czasie wezwwała go komisja le-
karska. Za wysokimi stołami siedzieli panowie
generałowie i lekarze. Częściej jednak zadawali
pytania generałowie, aniżeli posługiwali się ste-
toskopami i lekarzami. Oniemiał więc, kiedy jeden
z generałów rzucił — ile razy jest pięć razy
dziewiętnaście?

Nie przewidując nic, Kieżun udzielił właści-
wej odpowiedzi.

— A ile 42 X 49?

W tym miejscu go zatkało. Lotniczy refleks
i odwaga wepchnęły mu na usta natychmiastową
ripostę:

— Jeżeli pan generał udzieli mi odpowiedzi
— ile jest 52 X 59, odpowiem.

Tamci unieśli się w krzesłach, spojrzeli na
siebie, zadręgały im powieki, poruszyli nogami
i kazali się odmeldować.

Po dziesięciu minutach Kieżun dowiedział się,
że „na skutek utraty 66 procent zdrowia, nie z
własnej winy, niezdolny jest do służby w lot-
nictwie”.

Kieżun liczył sobie wówczas 36 lat. Nie był
jednak „osamotniony”, podobne „zaświadczenia
lekarskie” otrzymało wielu generałów i wyż-
szych oficerów. Kieżun nie mógł pogodzić się z
nowym rozkazem, z nową decyzją, nie mógł, bo
zbyt mocno żył się z lotnictwem. Usiłował szu-
kać, jak sam powiada, sprawiedliwości. Wątpli-
wa to jednak sprawiedliwość. Zamknięta ona
była w gabinetach wojskowych i przywódców
politycznych. Liczyli się przede wszystkim ci,
którzy stawali na swych wodzów. On stawiał
na lotnictwo. On nie był legionistą, a i w jego
przeszłości, życiorysie dogrzebano się spraw
niezbyt jasnych, klarownych.

PILOT Z ROZKAZU

— Naiwny — usłyszał kiedyś w jednym z ga-
binetów.

A ten „naiwny”, nie dopuszczony przez u-
służnych sztabowców przed oblicze pana mar-
szalka, trzasnął przed nim kopytami na ulicy
wiodącej do Belwederu. Kiedyś skorzystał z o-
twartych drzwi i po raz drugi stanął przed o-
bliczem Piłsudskiego. Obiecał pomoc Kieżuno-
wi. Wątpliwa to jednak była obietnica. Pułkowi-
nik Beck patrzył na niego z góry, a szef depar-
tamentu lotniczego gen. Rayski „zapropomował”
mu złośliwie swoją funkcję.

Jego „nieprzydatność” została na razie zawie-
szona, do wyjaśnienia. A wyjaśnienie trwało
blisko trzy lata. Przez ten czas siedział w róż-
nych gabinetach, grzebał w papierkach, spoglą-
dając z toruńskiego i warszawskiego bruku na
przelatujące w górze samoloty. Pozbawiono go
pasji życiowej, której całego siebie poświęcił.

Nie wytrzymał, załamał się, poddał. W 1930
roku, po raz drugi, został uznany za „niezdol-
nego, nie z własnej winy do służby lotniczej”.
Ponoć to sformułowanie „nie z własnej winy”
się liczyło, uprawniało ono do korzystania z
renty, równej wysokości otrzymywanej dotych-
czas pensji. Duży to był grosz, ale nie mógł on
zastąpić jego życiowych planów. Był zbyt mło-
dy, aby uznać się rencistą i wysiadywać popo-
łudnia na parkowej ławce. W życie jego wtar-
gnęła pustka, dni stały się bezbarwne, szare,
równe starczej jesieni.

Dalszej historii swego życia Kieżun nie lubi
wspominać. Zbyt mocno mu dokuczyła, pozosta-

wiła niesmak, głęboki żal, zadrę. Próbował je-
szcze się zerwać.

W 1939 r. zgłosił się do obrony Warszawy.
Nie na długo. Stolica kapitulowała, on nie wy-
konał rozkazu i nie zgłosił się do hotelu „Euro-
pejskiego”, aby oddać się w ręce Niemców. Nie
oddal się potem Niemcom razem z gen. Borem-
Komorowskim, u którego w czasie okupacji
sprawował funkcję szefa obrony przeciwlotni-
czej Komendy Głównej AK.

W 1945 roku nie zaufano mu.

Po latach znowu wrócił do Bydgoszczy. Jest
na rencie, liczy sobie 79 lat i w pogodny dni
wsiada do miejskiego autobusu i spieszy na lot-
nisko miejscowego aeroklubu. Pochodził tam
koło samolotów, czasem wsiadzie do kabiny,
tym razem, niestety, już z instruktorem, ale ten
przez szacunek dla jego starych lotniczych suk-
cesów powierzy mu stery samolotu, posyby-
jąc w przestworza, położy samolot na prawe skrzy-
dło — jak niegdyś — zatoczy łuk, wróć, przy-
ziemią się do dużej litery „T”, również jak nie-
gdyś wylądować, zatrzymają silnik, opuszczą ka-
biny. Już bez rozkazu, jak z rozkazu było jego
życie.

M Y teraz również bez rozkazu wsiadamy
do pocziwego Jaka-18. Trzeci etap jest
podobny do drugiego. Dziesięć zdjęć do
zidentyfikowania i dziesięć znaków do
wyszukania. Patrzę na mojego pilota. Wierzę
w jego umiejętności. Mam zresztą prawo wierzyć.

A Ryszard Palicki reprezentuje to ostatnie
pokolenie lotnictwa sportowego, wychowane i
wyuczone w Polsce Ludowej, w ostatnim 25-le-
ciu. Lotnictwo to jego romantyczna przygoda,
która przyobiekła się w realne kształty. Jego ży-
ciorys przypomina nieco schematycznego boha-
tera, ale nie można drogi życiowej tego człowieka
zmienić, zniekształcić.

Zaczynał w czternastym roku życia, zaraz po
wyzwoleniu. Jeszcze dziś pamięta wysłużony,
sfatygowany, ciasny wagon, który go wioził ra-
zem z ojcem z Bydgoszczy do Warszawy do Mi-
nisterstwa Komunikacji po zgodę na szybocowe
szkolenie w fordońskiej szkole.

Przyjeł. Nim jednak zasiadł za sterami, przez
cały miesiąc znosił na plecach, wspólnie ze star-
szymi kolegami, wywieziony przez Niemców
sprzęt na drugą stronę Wisły. Budował tratwy,
szepiał łódzie, kładł na nie poszczególne ele-
menty szyboców, chwycił za wiosło i przepa-
wiał się na drugi brzeg.

Potem uczył się i latał, pracował i latał. Z
szyboców przesiadł się na samoloty. Zdobył
kwalifikacje instruktorskie. Podnosił swoje
kwalifikacje i uczył latania innych.

Palickiemu zaufałem i pomagam. Wywalczy-
my trzecie miejsce.

I znowu start do Poznania. Sądzę, że nieprzy-
padkowo. W tym roku przypada 50-lecie po-
wstania lotnictwa sportowego w Polsce, a po-
czątek działalności sportowej na polu lotniczym
dał Poznań, który zawiązał w 1919 roku Aero-
klub Polski. Wprawdzie organizacja ta nie
przetrwiała wielu lat, ale jej utworzenie stano-
wiło impuls do wszczęcia w kraju zorganizowa-
nej działalności o charakterze sportowym, pod-
jęły ją powstałe w jakiś czas później w War-
szawie i w kilku innych miastach Aerokluby
Akademickie.

Liczę więc, że w Poznaniu spotkamy się z
ludźmi z tamtych lat, poznamy ich, opowiedzą
nam historie, przedstawia swoich wychowan-
ków, po prostu usiadziemy sobie przy kominku
i pożytecznie pogawędzimy.

Zawiodłem się, bardzo szkoda, że nie zadbali
o to organizatorzy. Przrzekam jednak sobie, że
wrócę do Poznania. Nie tylko zresztą do tego
miasta. Do wielu innych, tam gdzie żyją starzy
i młodzi twórcy sportowego lotnictwa.

Już sam rajd stał się lotniczym zwierciadłem
historii. Poznawaliśmy ją przecież na każdym
etapie — w Białymstoku i Elblągu, Inowrocławiu
i Poznaniu, we Wrocławiu.

Wydaje się jednak, że to zwierciadło historii
jest jeszcze trochę zakurzone, nie przetarte, nie
odbija w pełni wydarzeń, faktów i ludzi. Trze-
ba je przetrzeć, ukazać społeczeństwu. Bo war-
to, bo zasługuje na uwagę lotnicza historia, bo
czym byłoby życie i ziemia deptana codziennie,
gdymy czasami nie chcąc na nią spojrzeć nieco
szerzej, rozległej, objąć z wysoko różnorodność
tych małych spraw, ujrzeć je z daleka. Kto wie,
a raczej każdy wie, że przez oddalenie można
więcej zrozumieć. Rozszerza się horyzont, roz-
szerza się świat.

MIECZYSLAW KOWALSKI

Jeden z rajdowych Jaków-18 na lotnisku etapowym VIII Rajdu.

Zdjęcie: G. Kurzajczyk



W

ELLINGTON z wielkimi literami SM-H na kadłubie dopiero na końcu pasa startowego oderwał się od ziemi. Nic dziwnego — zbiorniki są pełne, a komory bombowe wypełnione maksymalnym ładunkiem — 4500 funtów — 2050 kilogramów bomb. Tej nocy celem jest fabryka silników lotniczych „Daimler-Benz” na przedmieściu Stuttgartu — Untertürkheim. Na wyprawę tę 305 dywizjon bombowy dał 11 załóg — wszystko, czym w tej chwili dysponował. Oprócz nich miało lecieć 46 załóg Royal Air Force.

Nie można powiedzieć, żeby załoga „H — jak Helena” wiadomość o czekającym ją locie przyjęła frenetycznymi wybuchami entuzjazmu. Był 23 sierpnia 1942 roku, niedziela, na którą każdy miał jakieś plany, tym pewniejsze, że od kilku dni utrzymywał się niż, rozciągający się nie tylko tu, nad Wyspami Brytyjskimi, ale i nad całym prawie kontynentem. Tymczasem jednak spece od pogody z RAF, która niedawno właśnie nawiązała ścisłą współpracę z radziecką służbą meteorologiczną, otrzymali zaszyfrowane informacje o rozbudowującym się nad wschodnią Europą układzie wysokiego ciśnienia, który już po południu tego dnia miał objąć swym wpływem i Niemcy, przynosząc rozległe wyjaśnienia.

Najbardziej chyba kłnął II pilot, młodzieńki plutonowy Wojtyński. Z mechanikiem Tomkiem Pieczarką walczył o względy fertycznej, ciemnowłosej, choć może nie najzgrabniejszej Judy, angielskiej telefonistki. Właśnie na niedzielne popołudnie był umówiony z nią do kina i liczył, że dzień ten przyniesie mu rozstrzygający sukces w trwającej już od wielu tygodni rywalizacji, którą pasjonowali się wszyscy młodzi podoficerowie Bazy.

Sierżanci Stachowiak i Hordyński, jak też plutonowy Kurzawa znosili swój los z godnością, na zasadzie „dopustu bożego”, klnąc tylko z cicha wyjątkowo wcześniej godzinie startu. Jedynie dowódca załogi, „papa” Kiewnarski, zachował swój nieodmiennie dobry humor. Temu niemiłemu, 43-letniemu już mężczyźnie, zawsze mało było latania, zwłaszcza że dowódca dywizjonu, Wing Commander Kazimierz Śnieguła wyraźnie go oszczędzał, przydzielając raczej zadania szkoleniowe, motywowane koniecznością wykorzystania jego istotnie bogatych doświadczeń i zdolności pedagogicznych.

Słońce zachodziło właśnie, czego jednak nie widziało się na ziemi, zasnuwając niskich, deszczowych chmur. Dopiero na wysokości 11 tysięcy stóp, na którą po kilkunastu minutach ciężko wzbił się bombowiec, ukazała się za nim czerwona kula.

— Żadnych zmian, Tony? — I pilot sierżant Stachowiak, pochodzący, podobnie jak większość kadry tego „Wielkopolskiego” dywizjonu z Poznania, miał niepisany przywilej zwracania się w ten sposób w czasie lotu bojowego do majora Antoniego Kiewnarskiego. Było to przydatne wówczas, gdy wymiana słów między pilotem i dowódcą musiała być ograniczona do minimum, poza tym zaś łączyła ich stara znajomość i wzajemny szacunek; przez sześć lat służyli w jednym pułku.

— Nie, trzymać ciągle kurs 115. Dopiero nad kontynentem dam ci znowu znać.

— To był dobry pomysł z tym przelotem nad Francją. Trochę dalej, ale omijamy te wszystkie gniazda os na północy, a przy tym szkopy będą sobie dobrze łamać głowę co do celu naszej wyprawy...

— Będą, nie będą, swoje nad celem i tak oberwiemy.

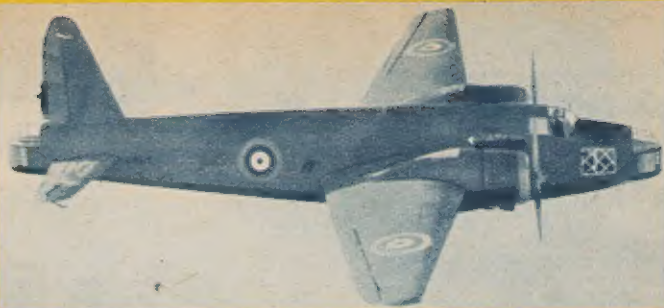
Znacznie zresztą przedzej, bo już nad wybrzeżem Normandii, zameldowała się ciężka niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Jej ogień, jakkolwiek nieźle kierowany, był jednak zbyt rzadki, by poważnie zagrozić ciągłowi bombowców. Wkrótce też zamilkł zupełnie. Nad Francją zmienili kurs raz, potem drugi. Gdzieś koło jedenaście zabłyśły nad samolotem gwiazdy. „Dobrze wykoncyrowali ci z „meteo” — pomyślał z uznaniem major.

Za oknami znów nieprzenikniona ciemność. Koncepcja przelotu nad środkową Francją, słabo stosunkowo obsadzona przez „Flak”, daje wyniki. Nic nie zakłóca teraz lotu. Takie chwile, to rzadkość podczas wyprawy na nieprzejściane. Kiewnarski wraca z wieżyczki astru, gdzie brał kolejny namiar, siada na swym miejscu za pilotem. Monotonnie, usypiająco grają silniki. Antoni przemyka oczy. Zaczyna płynąć przed nim fala wspomnień.

...Dom rodzinny w dalekiej Moskwie... Zima. Szorstkie sukno wojskowego płaszcza ojca, pachnące konwalia szubki matki, spaceru ze służącą na Arbat... „Galinoczka” nazywał ją. Wieczorami zabawy żołnierzy w historycznych mundurach. Zrobieni byli

LOT

W CIEMNOŚĆ



z cyny, można ich było skreślać w rulon... Potem znów zabawa w wojsko, ale już mniej dziecięca — w korpusie kadetów. I wreszcie podchorążówka, już w niepodległej Polsce... Młody oficer dostaje niespodziewanie wyróżnienie; mianują go tłumaczem przy francuskiej misji wojskowej. Ale ta „salonowa” służba nie pociąga go, odmeldowuje się do linii. Poznański 68 pułk piechoty, codzienna służba uroczona w półzawodnictwie na marszach wojskowych z pełnym obciążeniem, w gimnastyce, pływaniu. Ta sympatyczna, niewymuszona atmosfera w pułku pogarsza się po przewrocie majowym 1926 roku. Przyspiesza to jego z dawna już przemysłaną decyzję.

W kilka miesięcy później jest już w Grudziądzu, na aplikacyjnym kursie oficerów-obszerników. Lotnictwo staje się odłogiem jego prawdziwą życiową pasją. Do Poznania wraca tym razem do 3 pułku lotniczego... Loty na Poleszach i Breguetach, stanowiących przez wiele lat wyposażenie eskadr rozpoznawczych i bombowych. Zdobywa sobie opinię „żyły” — zawsze go to bawiło — dlatego pewnie powierzą mu sprawę szkoleniową. Zostaje więc dowódcą najpierw eskadry, a tuż przed wojną i dywizjonu w Centrum Wyszkolenia Podoficerów w Krośnie. Jak dziś ma przed oczami łamiące się i walące pod impetem eksplozji hangary, warsztaty, koszary i domki mieszkalne, w których upłynęły najmiłsze lata jego życia. Po zniszczeniach i wrznięciu nie było już czego tam szukać. Szkoła zostaje ewakuowana i wraz z innymi jednostkami lotniczymi przechodzi granicę rumuńską...

Gorycz kłęski, rozczarowanie tym, co przez dwadzieścia lat nazywano się Polską, palące pragnienie odwetu na wrogu... Przy pierwszej okazji przedostaje się do Francji. „Salonowe” tradycje ulokują się za nim; generał Sikorski powołuje go na stanowisko swego tłumacza, a potem adiutanta. Druga z kolei, oglądana z bliska katastrofa narodowa, oznacza jednak pozytywną zmianę w jego życiu...

W kabinie robi się jasno. Jakiś samotny reflektor próbuje wyłuskać stężane nad sobą samoloty, ślizga się po niebie, gubi ślad, gaśnie.

...Tak, to było wyzwolenie. Tu, w Anglii, stanowisko adiutanta Naczelnego Wodza jest takimi kaskadem i to jest właśnie jego szansa. Zgłasza się do służby w jednostkach lotniczych, zostaje skierowany na trening, potem przydzielony do 305 dywizjonu... Ktoś tu do jego lotu bojowy? Zaraz, siedem usty by: na Kilonię, osiemnasty na Brest, więc ten jest już dziełem...

No, teraz trzeba się skoncentrować. Dolatują właśnie do dawnej granicy francusko-niemieckiej, gdzie zaczyna się „Luftverteidigungszone”. Od czasu pokonania Francji nie jest ona już tak groźna; wiele baterii przeniesiono na wybrzeża Kanatu la Manche, inne obsadzono szkolącymi się dopiero rekrutami. Niemcy wyraźnie nie mogą się wstrzeleć, wybuchy pocisków rozkładają się na dużej przestrzeni. Stachowiak z nawyku raczej, niż z potrzeby wykonuje kilka manewrów przeciwartyleryjskich.

Do Stuttgartu jeszcze 20 minut lotu. Przed celem nie trzeba będzie nawet zmieniać kursu — leć prosto w toż wiatru. Nawigator jeszcze raz patrzy na szkic obiektu. Trzeba będzie przycelować na brzeg Nekar i od tego miejsca przeorać zakłady pełną serią. Wprawdzie ich teren leży „w poprzek”, długim bokiem prostopadle do kursu bojowego, ale tuż za nim rozciągają się rozległe tereny dworca przelotowego. Dobrze, jeśli i im się przy okazji dostanie.

Jeszcze kwadrans... Jeszcze dziesięć minut... I otc wyrasta przed nimi nowa zaporą ognia. Tym razem błyski wybuchów zaczynają ogarniać samolot, który tańczy i zapada się w potężnych wirach powietrznych. Antoni patrzy w dal, rzuca okiem na mapę i właśnie chce nanieść w swym notestem uwagę „baterie koto Böblingen wyraźnie wzmożone”, gdy do uszu jego dobiega ogłuszający trzask, zgrzyt dartej i dziurawionego metalu, do kabiny wdziera się lodowata struga powietrza, niosąc charakterystyczny zapach trotylu. Samolot opuszcza nos, jak kamień spada w dół, tonacja silników zmienia się raptownie.

— W porządku, Tony — w intercomie podniekowany, ale radosny głos I pilota — to tylko unik! Stery w porządku, silniki...

W tym momencie w słowa te wpada głos Wojtyńskiego:

— Prawy traci obroty! Sytuacja staje się poważna. Pracujący coraz słabiej silnik wymaga od pilota intensywnego

wysiłku przy sterowaniu. A pociski rozrywają się w dalszym ciągu w niebezpiecznej bliskości, odłamki łomocą po kadłubie i płatach. Na szczęście widać już przed nimi Stuttgart, oświetlony pierwszymi ogniskami rozprzestrzeniających się szybko pożarów. Kiewnarski łatwo odnajduje polyskującą wstęgę rzeki, stapiu się w jedno z przyrządem celowniczym.

Wszystko zależy teraz od tego, czy pilot zdoła utrzymać samolot dokładnie na kursie bojowym, nie zmieniając przy tym prędkości lotu. A to jest właśnie najtrudniejsze, bo prawy silnik pracuje nierówno, kaszle, przerywa. W wizerze widać nareszcie fabrykę. Antoni zwalnia bomby i przechodzi do tyłu, by zaobserwować ich skutek. Leżą w celu, choć seria jest trochę krótka. No trudno...

Stachowiak ostrożnie, łagodnym skrzętem oddala się od miasta. Każdy gwałtowniejszy manewr z tym stojącym prawie silnikiem oznaczałby ślizg na skrzydło, a potem korkociąg... Taki lejący stałym kursem samolot jest gratką dla artylerzystów, którzy też nie żałują mu pocisków.

Ale nie artyleria przeciwlotnicza miała się stać przyczyną katastrofy „H — jak Helena”. — Myśliwiec, lewo góra! — głos tylnego strzelca.

Spotkanie uszkodzonego bombowca z samolotem myśliwskim było właściwie grą do jednej bramki, ale załoga podjęła walkę. Rozjaśniały się sprężone poczwórnie karabiny maszynowe tylnego stanowiska bojowego. Messerschmitt przedarł się jednak trochę bokiem przez tę zaporę i otworzył ogień z najbliższej odległości. Ten sposób prowadzenia ataku zdradzał starego wygę. Pierwszy atak nie przyniósł wprowadzić sukcesu. Powtórzył go jednak w chwilę potem. Świeciste smugi otoczyły maszynę, tu i ówdzie brzęknął przecinany metal. Antoni, który właśnie przechodził do tyłu, by obsadzić drugi boczny karabin maszynowy, poczuł tępe uderzenie w prawe udo i osunął się na podłogę. Stracił przytomność.

Odzyskał ją pod wpływem dotkliwego bólu. Ktoś szarpał nim niemiłosiernie.

— Panie majorze, panie majorze! Jeszcze chwilczkę, muszę tylko dopiąć panu spadochron.

— Jak z samolotem? — zapytał słabym głosem Kiewnarski.

— Musimy skakać, i to zaraz! Nasze pudło rozparcelowuje się na kawałki. Niech pan major spróbuje się podnieść!

— A tamten?

— Odleciał. Może nas zgubił, a może dostał... Niech pan major wstaje, bo pan sierżant Stachowiak już dał rozkaz do opuszczenia maszyny! Nie może jej już dłużej utrzymać...

Pod sunącym ostrym ślizgiem ku ziemi samolotem wykwitły czasie spadochronów. Silne szarpnięcie sprawiło Antoniemu na nowo przejmujący ból... Jeszcze gorzej było przy lądowaniu — spadochron długo ciągnął go po ziemi. Antoni nie miał siły, by się z niego uwolnić, zdołał jednak wyciągnąć z kombinezonu nóż i przeciąć pasy. Leżał przeszło godzinę na polu, zanim dały się słyszeć głosy. Niemcy dostrzegli białe spadochrony i kierowali się w jego stronę. Za chwilę natknęli się na rannego lotnika.

Major-nawigator Antoni Kiewnarski nie zaprzestał walki nigdy. Osadzony w obozie jeńckim Luftwaffe-Kriegsgefangenen-Lager III w Zaganju, był jednym z uczestników masowej ucieczki, która wywołała tak wiele zamieszania w Niemczech, że Hitler wydał decyzję zgładzenia 50 jej uczestników. Wśród zastrzelonych było 6 oficerów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, wśród nich mjr Kiewnarski.

RAJMUND SZUBANSKI

W 1949 r. Polskie Linie Lotnicze LOT zakupiły 5 radzieckich samolotów pasażerskich Iluszyń IL-12B.

Prototyp samolotu IL-12 został oblatany w 1946 r. W następnym roku samolot przeszedł próbę eksploatacyjną w „Aeroflocie” i w 1948 r. wszedł do użytku na radzieckich liniach lotniczych. Początkowo produkowana była wersja IL-12 bez płetwy grzbietowej przed statecznikiem pionowym. Większość samolotów tej wersji została później przerobiona na samoloty transportowe przez dorobienie podwójnych drzwi ładunkowych w prawej burcie kadłuba; czasami oznaczano je IL-12T. W 1949 r. rozpoczęto produkcję ulepszonej odmiany tego samolotu — oznaczonej IL-12B. Otrzymała ona płetwę na kadłubie dla zwiększenia skuteczności steru kierunku przy locie z jednym silnikiem nieczynnym. Zmianie też uległy osłony silników i rury wydechowe. Wersja ta produkowana była seryjnie, podobnie jak poprzednia. W 1949 r. w użyciu było ok. 200 samolotów IL-12. Prócz „Aeroflotu” zakupił je LOT oraz linie czeskosłowackie CSA. Dalszym rozwinięciem samolotu IL-12 jest IL-14 produkowany od 1954 r. Samoloty IL-12 były budowane w kilku wersjach, w zależności od wyposażenia wnętrza kabiny pasażerskiej. Oto one: pasażerska 27-miejscowa z fotelami w 3 rzędach, 32 miejscowa z fotelami w 4 rzędach, specjalna, czyli „salonka” dla 6 osób i transportowa do przewozu 3 500 kg ładunku.

Samolot IL-12 miał konstrukcję metalową półskorupową. Płat trójdźwigarowy, o profilu Clark YH u nasady przechodzącym w profil K-4 na końcach. Lotki, klapy i stery — kryte płótnem. Kadłub o przekroju kołowym. Kabina załogi mieściła z przodu 2 pilotów, a za nimi nawigatora i radiotelegrafistę. Samoloty LOT-u miały początkowo kabinę pasażerską wyposażoną w 21 foteli w 3 rzędach, a później w 28 foteli w 4 rzędach. Drzwi wejściowe do kabiny — z prawej strony kadłuba. Za kabiną pasażerską — bufet z miejscem dla stewar-desy, szatnia i toaleta. Kabina pasażerska niehermetyzowana, wentylowana, ogrzewana ciepłym powietrzem z grzejników benzynowych i oświetlana. Bagażnik między kabiną załogi i pasażerską oraz w tyle kadłuba. Do tylnego bagażnika dostęp z kabiny oraz przez drzwiczki w prawej burcie kadłuba. Samolot był wyposażony w radiostację RSB-7 i RSB-5, radiokompas ARK-5, radio-kompas RPKO-10 M i pilota automatycznego AP-42A. Krawędzie natarcia skrzydeł i usterzenia poziome odładzane ciepłym powietrzem. Podwozie wciągane hydraulicznie z amortyzacją olejowo-powietrzną. Podwozie przednie z kołem 770-330 mm. Podwozie główne z podwójnymi kołami o wymiarze 900 x 300 mm, z hamulcami. W tyle kadłuba zderzak w postaci koła z oponą 300 x 125 mm.

Napęd samolotu stanowiły 2 silniki chłodzone powietrzem, 14-cylindrowe, ASz-82FN-212 o mocy startowej 1 850 KM i mocy nominalnej 1 630 KM. Smigła samoprzestawialne (z możliwością przestawienia w chorągiewkę), 4-łopatowe metalowe AW-9 o średnicy 4,1 m, odładzane cieczą.

W skrzydłach 6 zbiorników dla 4 150 l paliwa. Przelotowe zużycie paliwa — 450 kg/h. W każdej gondoli silnikowej zbiornik dla 220 l oleju.

DANE TECHNICZNE

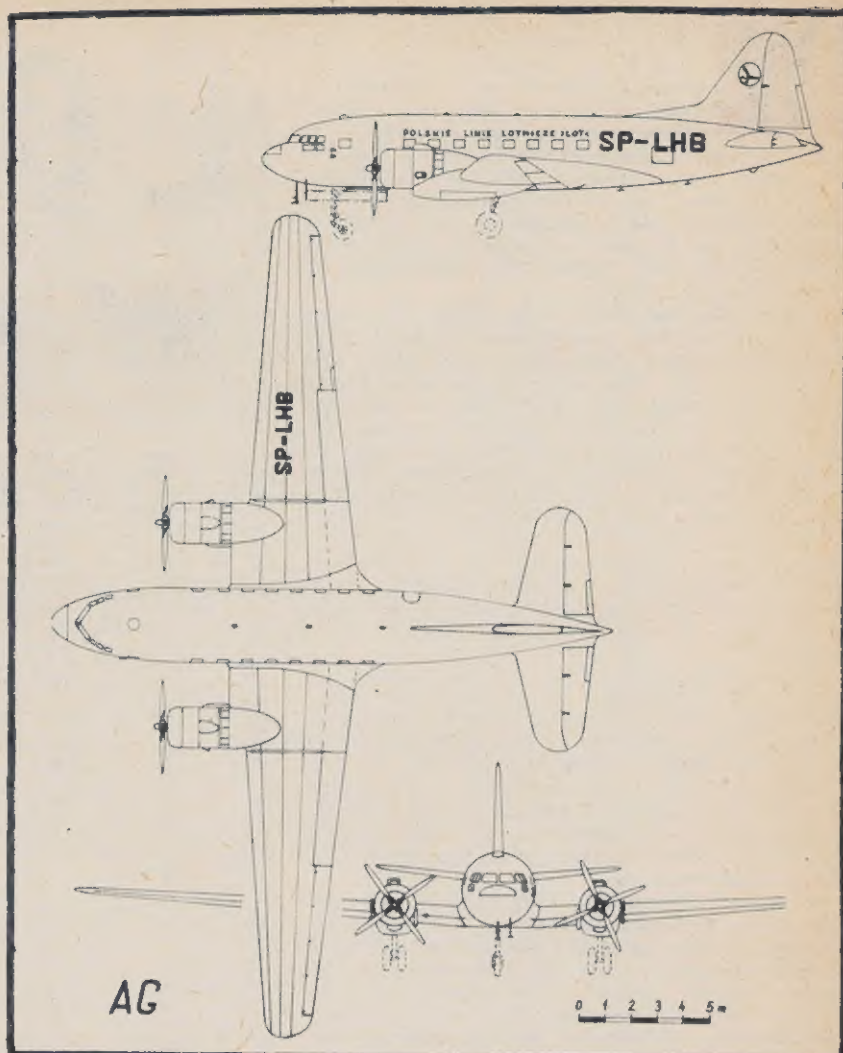
Wymiary: Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, wysokość — 7,81 m, pow. nośna — 103 m².

Cieżyary: Ciężar własny — 11 400 kg, ciężar całkowity — 16 100 kg.

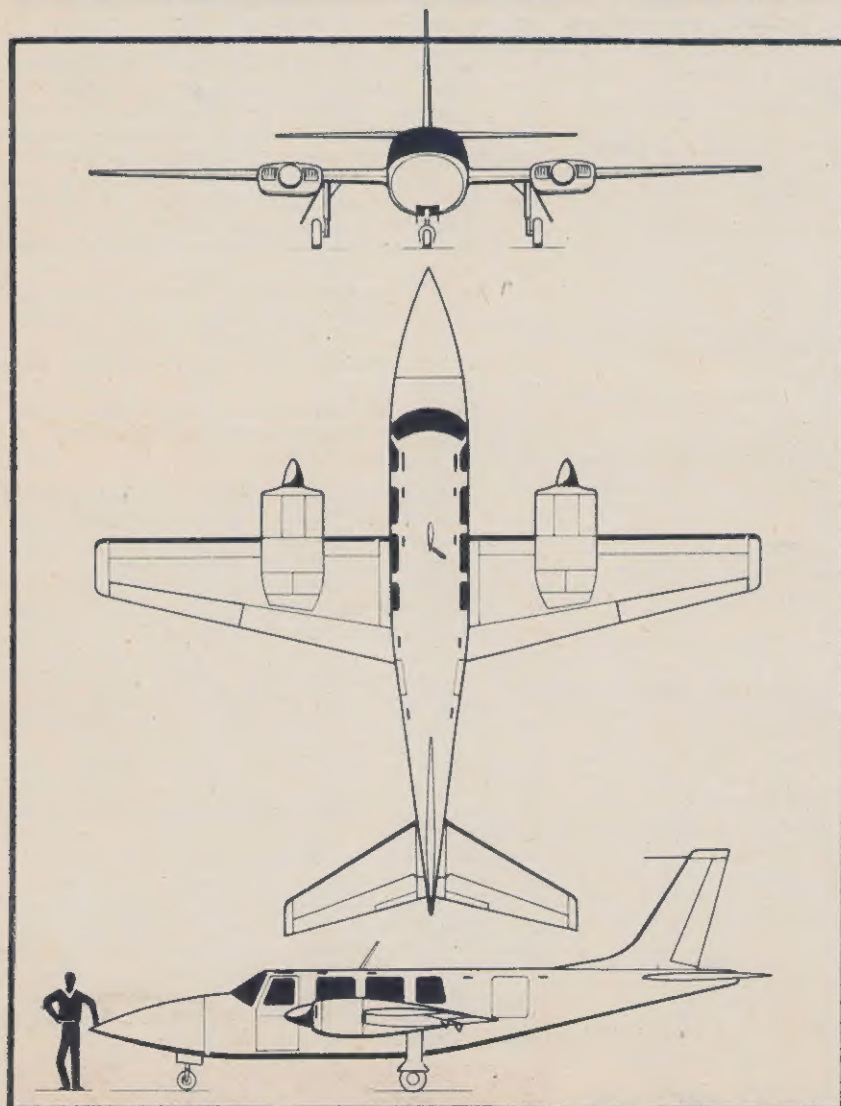
Osiągi: Prędkość max. — 407 km/h, prędkość przelotowa — 320 do 345 km/h, prędkość lądowania — 133 km/h, wznoszenie — 7,5 m/s, pułap — 6 000 m, zasięg max. — 2 500 km, zasięg (27 pasażerów) — 1 450 km, rozbieg — 480 m.

Uwaga: do 1950 r. dozwolony był ciężar całkowity — 17 250 kg, przy którym zasięg był większy o 750 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



TED SMITH „AEROSTAR” • USA

Ted Smith Aircraft Co., to nowa wytwórnia lotnicza powstała w Kalifornii. Zakłady mają zamiar wypuścić na rynek całą rodzinę samolotów dyspozycyjnych pod ogólną nazwą „Aerostar”. W chwili obecnej zaprojektowano cztery modele dwusilnikowych samolotów posiadających wspólną część płatowcową, a różniących się tylko mocą użytych silników. W przyszłości planuje się stworzyć również wersję jednosilnikową, a także wersję z silnikami odrzutowymi — wszystko w oparciu o te same elementy struktury, wspólne dla całej rodziny. Konstrukcję „Aerostara” cechuje daleko idąca unifikacja i typizacja elementów, a także mała ich ilość.

„Aerostar” ma 4-krotnie mniej elementów konstrukcyjnych niż jakikolwiek samolot podobnej klasy. Projektowanie „Aerostarów” rozpoczęto w 1964 r. W listopadzie 1966 r. oblatano pierwszy prototyp (model 360) a w październiku 1967 r. — drugi (model 600). Wielkość produkcji, wg. przewidywań wytwórni, ma wynosić 600 maszyn rocznie.

„Aerostar” jest wolnonośnym jednopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Płat o profilu NACA 64-1-A212 i wydłużeniu 6,83 ma konstrukcję trójdźwigarową, z grubym, pracującym pokryciem. Cała konstrukcja płata (bez klap, lotek i okuc) zawiera mniej niż 50 części; klapy i lotki mają również prostą konstrukcję.

Kadłub zbudowany jest jako skorupowy, z dużych elementów blaszanych i zawiera nie więcej niż 100 elementów. Kabina przystosowana do hermetyzacji, mieści 5 lub 6 foteli. Drzwi z lewej strony, przy miejscu pilota. Wyjście awaryjne z tyłu. Bagażnik oddzielny (100 kg). Usterzenie składa się z trzech identycznych i wymiennych części. Stery wyposażone są w klapy wyważające, napędzane elektrycznie. Podwozie wciągane hydraulicznie.

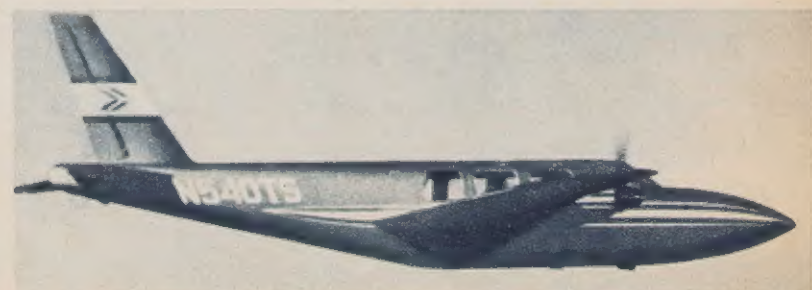
Silniki płaskie, tłokowe o mocy zależnie od modelu: Model — 360 (2 x 180 KM), Model — 400 (2 x 200 KM), Model-600 (2 x 290 KM), Model-620 (2 x 310 KM). Ilość paliwa odpowiednio: 416, 416, 681 i 681 l. (J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,43 m, długość — 10,91 m, wysokość — 3,78 m, pow. nośna — 15,8 m².

Cieżyary: Ciężar własny — 1 247 do 1 565 kg, ciężar całkowity — 1 860 do 2 720 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 354 do 500 km/h, prędkość przelotowa (3 000 m) — 338 do 418 km/h, wznoszenie — 7 do 11,5 m/s, pułap — 6 400 do 9 150 m, start na 15 m — 312 do 350 m, lądowanie z nad 15 m — 335 do 380 m, zasięg (45 min. rezerwy lotu) — 1 880 do 2 365 km.



KONSTRUKCJE

25-LECIA PRL



PĘDKOŚĆ „JASTRZĘBIA”

Jaka prędkość maksymalną mógł rozwinąć eksplloatowany do niedawna w naszych aeroklubach akrobacyjny szybowiec polskiej konstrukcji i produkcji „Jastrzęb”? Sięgnijmy, że szybowiec ten potrafił rozwinąć prędkość dochodzącą nawet do 800 km/h — pisze Leszek Borowski z Warszawy.

W początkowym okresie eksploatacji „Jastrzęb” nie miał ograniczonej prędkości maksymalnej. Praktycznie osiągano na nim prędkości w granicach 500 km/h lub nieco powyżej. O uzyskaniu przez ten szybowiec ogromnej prędkości 800 km/h nie słyszeliśmy. Jest to zresztą mało możliwe. Dodajmy, że w książce „Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej” dla „Jastrzębia” podana jest prędkość maksymalna 450 km/h.

SZKOLENIE LOTNICZE

Wiesław Konecko — Proskil, pow. Grajewo, Wacław Szpakowski — Zgierz, Krzysztof Frykowski — Tuchola, Ewa Spruch — Mielec, Zbigniew Stągiewa — Szczecin, Waldemar Misiak — Siłwniki Nowe, pow. Ostrów Wlkp., Zbigniew Odaczkowski — Budy Stawiskie, pow. Kołno, Marian Firlag — Otwock, Radosław Paigan — Izabelów, pow. Końskie, Zbigniew Jaskowiak — Bydgoszcz, Sylwester Szafraniak — Brzeszyn, pow. Środa Wlkp.

Praktyczne szkolenie lotnicze rozpoczyna się w aeroklubach. Na szkolenie spadochronowe i szybowcowe przyjmowana jest młodzież liceów i techników już w wieku 16 lat. Oczywiście do szkolenia w powietrzu dopuszczani są tylko ci z kandydatów i kandydatek, którzy posiadają pozwolenie rodziców (w wieku 18 lat pozwolenie takie nie jest już potrzebne), wykazują się dobrymi postępami w nauce szkolnej i przygotowaniu teoretycznym do skoków czy lotów oraz przejdą pozytywnie badania lotnicze — lekarskie (skierowanie na badania wydaje aeroklub).

Kandydaci na szkolenie lotnicze winni zgłaszać się bezpośrednio do najbliższego miejsca zamieszkania aeroklubu. Przypominamy,

ze aerokluby znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) oraz w wielu miastach powiatowych, takich jak Ostrów Wlkp., Mielec, Grudziądz, Toruń, Słupsk, Radom i inne.

Pragniemy dodać, że większość pilotów wojskowych, a więc i kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dębnie, rekrutuje się z młodych pilotów szybowcowych. Inną możliwością zdobycia zawodu pilota wojskowego, dostępną tylko posiadaczom świadectwa dojrzałości, jest Szkoła Chorażych Personelu Lotającego w Dębnie. Informacji o tej szkole, jak również o wszystkich szkołach wojskowych, udziela Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y).

Informujemy także, że w Polsce nie ma szkoły pilotów śmigłowcowych.

SILNICZKI MODELARSKIE

Gdzie można nabyć modelarskie silniczki spalino-we o pojemności skokowej 0,5 cm³ i 1 cm³? — pyta Piotr Kryszewski z Gdyni. Niestety, nie ma w sprzedaży silniczków o takiej pojemności. W przyszłym roku na rynku mają się ukazać silniczki zagraniczne, jednak o pojemności 2,5 cm³.

ADRESY

Waldemar Wiktor — Mielec, Roman Będziel — Pniewy Szamotulskie, Rudolf Grzegorz — Ciechanów. Adresów osób prywatnych oraz instytucji zagranicznych nie podajemy.

UZUPEŁNIAMY SVOJĄ BIBLIOTEKĘ

Zdzisław Koziełt — Białsko Białe, ul. Sempołowskiej 27, poszukuje pojedynczych numerów następujących czasopism: „Skrzydłata Polska” — nr nr 1—4 z 1945 r., 8 i 12 z 1946 r., 9 i 10 z 1949 r., 1, 2, 4, 6, 8, 11 z 1950 r., 4—12 z 1951 r., 7 z 1954 r. oraz 1, 3, 14, 34 i 35 z 1956 r.; „Skrzydła i Motor” — 23 z 1946 r., 37 i 40 z 1947 r. oraz 11 z 1952 r.

W zamian może odstąpić wiele pojedynczych numerów „Skrzydłatej Polski”, „Skrzydła i Motoru” oraz „Magazynu Racjonalizatora Lotnictwa” z lat 1946 — 1967.

Zygmunt Thiel — Kraków, ul. Moniuszki 26/6, poszukuje planów, zdjęć oraz danych technicznych następujących samolotów: „Pilatus Porter”, „Tarpan”, „Bies”, „Karas”, „Łos”, „Lancaster”, „Mustang”, „Zlin Akrobat”, „Nieuport 11” oraz wszelkich samolotów historycznych do 1920 r.

Andrzej Bryk — Kraków, ul. Zaleskiego 11, poszukuje

SKRZYDLATA ZA GRANICĄ

UWAGA CZYTELNIOW

posiadający krewnych lub znajomych za granicą.

Wobec licznych zapytań informujemy, że prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje BIURO KOLPORTAŻU WYDAWNICTWA ZAGRANICZNYCH „RUCH”, WARSZAWA, UL. WRONIA 23, NR KONTA PKO 1-6-100024.

Cena prenumeraty w roku 1970 wynosi:

kwartalnie	36,40 zł
półrocznie	72,80 zł
rocznie	145,60 zł

Prenumeratę zgłoszoną do dnia 10 danego miesiąca „Ruch” rozpoczyna realizować z dnem 1 następnego miesiąca. Ponadto BKWZ „Ruch” przyjmuje zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę wszystkich dzienników i czasopism ukazujących się w Polsce.

zdjęć lotniczych z okresu II wojny światowej oraz czasopisma lotniczego „Skrzydła” (wcześniejsze „Wiadomości ze świata”), wychodzącego w Anglii w czasie wojny.

W zamian odstąpić może inne zdjęcia lotnicze z okresu II wojny światowej, zdjęcia z ostatniego Salonu Paryskiego oraz niemieckie czasopismo lotnicze „Adler” również z okresu wojny.

Mirosław Jonasz — Chelm Lub., ul. Słowackiego 18/13, odstąpi wiele numerów „Skrzydłatej Polski” z lat 1962—1968.

Andrzej Dąbrowski — Kielce, ul. Wojska Polskiego 35/9, poszukuje książek: J. Wojciechowskiego „Przegląd samolotów myśliwskich” oraz P. Elszteina „Przegląd samolotów bombowych”. Pozytywnie brakuje mu do skompletowania książek z serii „Biblioteczki Skrzydłatej Polski”.

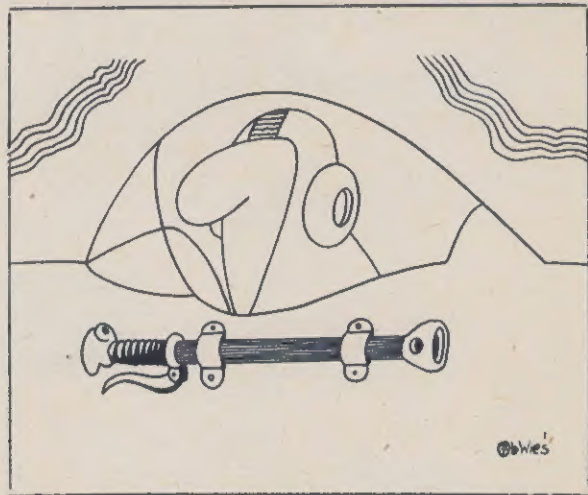
Jerzy Wewióra — Sosnowiec, ul. Gospodarcza 22/52,

odstąpi kompletne roczniki „Skrzydłatej Polski” z lat 1957—1968.

Bogusław Mitura — Siedlce, ul. Janowska 15, poszukuje roczników „Skrzydłatej Polski” z lat 1957 — 1960 oraz nr nr 1, 2, 3 z 1961 r. i 15 z 1968 r.

Ewentualnie w zamian może przekazać numery „Modelarza”.

Zygmunt Wysocki — Krosno Odrzańskie, ul. Armii Czerwonej 64/1, woj. zielonogórskie, odstąpi roczniki kompletne i niekompletne: „Skrzydłatej Polski” z lat 1967—1968, „Modelarza” od 1964 r., czasopismo „Modelar” od 1960 r. oraz kilkanaście planów modeli akrobacyjnych i szkolnych wydanych w Czechosłowacji, kilkanaście „Planów Modelarskich”, różne książki lotnicze w językach polskim, czeskim i rosyjskim, a także drobne materiały modelarskie.



I prototyp, I wariant

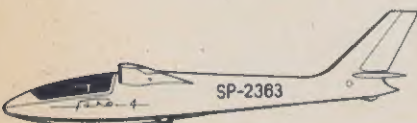


II prototyp

71. PZL M-4 „Tarpan” (1961)

Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy, zaprojektowany w WSK-Mielec na zamówienie APRL. Jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat, konstrukcji całkowicie metalowej z wciąganiem podwoziem. Skrzydła dwudzielne, trapezowe. Klapy i sprężone z nimi lotki — szczelinowe. Kadłub skorupowy. Miejsca załogi — umieszczone w tandem pod odsuwającą osłoną. Silnik tłokowy, płaski typu WN-6 B2 (185 KM). Śmigło dwułopatowe, przestawialne. Integralne zbiorniki paliwa w skrzydłach. Bogate wyposażenie w przyrządy pokładowe (zdwojone), radiostacja i telefon pokładowy. Pierwszy prototyp oblatano we wrześniu 1961 r. Ze względu na brak silników samolot nie był produkowany seryjnie.

Rozpiętość — 8,85 m, długość — 7,35 m, pow. nośna — 11,79 m². Ciężar całkowity — 1200 kg. Prędkość max. — 300 km/h, wznoszenie — 4,2 m/s, pułap — 4400 m, zasięg — 750 km.



72. SZD-24-4 „Foka-4” (1962)

Ulepszona wersja znanego szybowca „Foka”, budowana na mistrzostwa świata w Argentynie w 1963 r. Kadłub i usterzenie pozostało bez zmian, jak w seryjnych „Fokach-C”. Zastosowano natomiast zupełnie nową konstrukcję skrzydeł: bezdźwigarową, wielopodłużnicową z grubym pokryciem sklejkowym, co pozwoliło na utrzymanie dużej dokładności profilu laminarnego i zapewniło bardzo wysokie własności lotne szybowca. Prototyp „Foki-4” oblatano w końcu lutego 1962 r. Wersja seryjna szybowca, po wprowadzeniu drobnych poprawek, otrzymała oznaczenie „Foka-4A”. Szybowiec uzyskał homologację polską, brytyjską, USA i NRF. W 1965 r. na SMS w South Cerney w Anglii, „Foki-4” odniosły wielki sukces przynosząc Polsce mistrzostwo świata w klasie otwartej (J. Wróblewski), trzecie miejsce w klasie standard (E. Kępka) oraz dwa czwarte miejsca (E. Makula i J. Popiel). Szybowce „Foka-4” eksportowane są do wielu krajów świata.

Rozpiętość — 14,98 m, długość — 7,0 m, wydłużenie — 18,5. Ciężar całkowity — 313 kg. Doskonałość — 34, opadanie min. — 0,66 m/s, prędkość min. — 64 km/h, prędkość nurkowania — 260 km/h.

LITERÓWKA

Do podanej figury należy wpisać pionowo siedemnaście wyrazów pięcioliterowych o podanych znaczeniach. Litera tych wyrazów, znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami łącznie z literami L i O, czytane kolejno dadzą rozwiązanie.

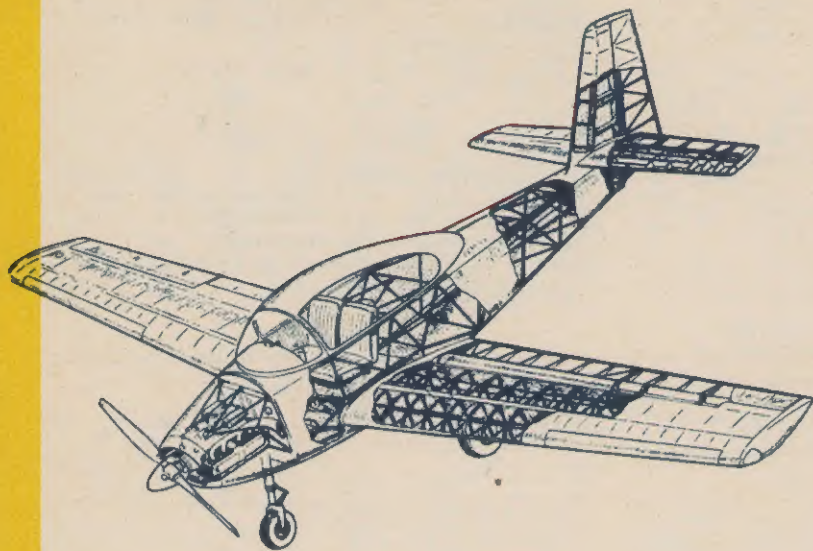
Znaczenie wyrazów: 1 — element konstrukcji skrzydła, 2 — atak bombowy lotnictwa wojskowego, 3 — przednia część skrzydła pokryta sklejką lub blachą, 4 — miejscowość, w której znajduje się pomnik W. Czakotawa, 5 — francuska wytwórnia, znana z doświadczalnych samolotów o napędzie strumieniowym, 6 — nazwa jednej z radzieckich automatycznych stacji kosmicznych, 7 — konstruktor radzieckich śmigłowców, 8 — miejscowość będąca punktem zwrotnym trasy rajdu B. Orlińskiego w roku 1926, 9 — największa wysokość lotu osiągana przez samolot, 10 — nazwa sterowca Amundsena, 11 — polski szybowiec wysokowydajny typ SZD-24, 12 — nowy polski szybowiec zawodniczy, przygotowywany na najbliższe mistrzostwa świata, 13 — osiągnięty na balonie wysokość 33 km w roku 1956 (wspak), 14 — zimowe podwozie samolotu, 15 — imię pierwszego kosmonauty, 16 — próg poprzeczny na dolnej powierzchni pławaka wodnosamolotu, 17 — miejscowość w Belgii — miejsce ostatnich zawodów o puchar Gordon-Bennetta w roku 1938.

Opracował: Janusz Palacz

Wśród Czytelników, którzy do dnia 26.X. 1969 r. nadesłali prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy przysyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Literówka”.

SAMOŁOT POPULARNY



W konkursie jednej z największych gazet japońskich, rozpisany na tani samolot dwumiejscowy, zwyciężył konstruktor zakładów Mitsubishi — inż. Miyahara. Jego projekt samolotu „Toki” (ibis) przedstawiony został na rysunku perspektywicznym.

Konstrukcja mieszana (płat drewniany, kadłub z rur stalowych). Podwozie stałe trójkolowe. Silnik samochodowy Honda — ośmiocylindrowy, chłodzony powietrzem, o mocy 80 KM.

Rozpiętość — 9,0 m, długość — 7,37 m, wysokość — 2,3 m, pow. płata — 11,5 m², wydłużenie — 7. Profil płata — NACA 63418. Ciężar własny — 380 kg, ciężar całkowity — 610 kg. Prędkość max. — 204 km/h, prędkość przelotowa — 148 km/h, prędkość min. — 68 km/h, wznoszenie — 234 m/min., pułap — 4900 m, rozbieg — 145 m, zasięg — 970 km.

Samolot jest przewidziany do budowy amatorskiej, bez użycia specjalnych narzędzi.

OBLODZENIE



Próby samolotów obejmują również badania skuteczności ich systemów przeciwołodzeniowych. Na zdjęciu: „Canberra” wytwarza obszar sztucznego lodu, w którym przebywa badany odrzutowiec dyspozycyjny HS-125.

MODEL POMÓGL „CONCORDE”

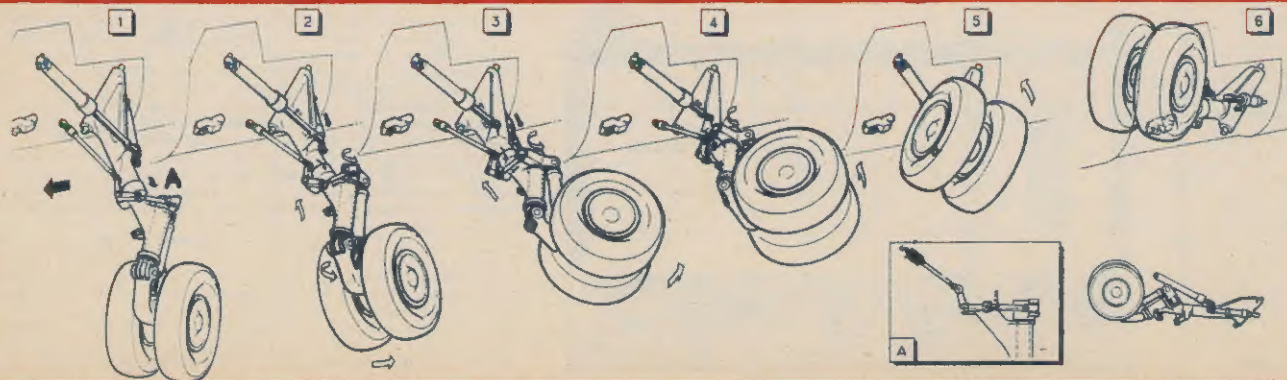


Zanim został zbudowany nadźwiękowy samolot pasażerski „Concorde”, przeprowadzono liczne badania modelowe. Oprócz modeli tunelowych badano również zdalnie kierowane modele latające. Na zdjęciu — śmigłowiec zrzuca taki model doświadczalny do prób stateczności dynamicznej w locie z małą prędkością.

METALOWY SAMOŁOT AMATORSKI



Davis DA-2A, to 2-miejscowy amatorski samolot metalowy o bardzo prostej konstrukcji. Silnik Continental o mocy 65 KM. Konstrukcja zasadnicza z blachy aluminiowej; wzmocnienia — z blach i rur stalowych. Bez powierzchni rozwijalnych. Ciężar własny — 270 kg, ciężar całkowity — 306 kg. Prędkość max. — 224 km/h, prędkość przelotowa — 176 km/h. Usterzenie Rudlickiego, płytowe, z klapkami odciążającymi.



SAMOŁOT WCIĄGA PODWOZIE

Tak wyglądają kolejne fazy wciągania podwozia głównego w samolocie „Mirage-G”. Napęd hydrauliczny. Wciągnięcie podwozia trwa ok. 3 s.

Zdjęcia i rysunki: „Der Flieger”, BAC, „American Modeler”.